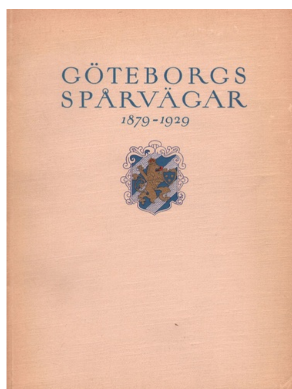








GÖTEBORGS SPÅRVÄGAR 1879 24/9 1929

Utgiven av Styrelsen över Göteborgs Spårvägar

Wezäta WALD. ZACHRISSONS BOKTRYCKERI A.-B. GÖTEBORG 1929

Förord till den elektroniska utgåvan

Scannad direkt från original och OCR-tolkad i maj 2012 av Bert H.

Göteborgsbild från början av 1870-talet

Ett samhälles planläggning, bebyggelse och utveckling påverkas i icke oväsentlig grad av billiga och bekväma lokalkommunikationer.

På 1870-talet hade Göteborg utvecklat sig till sådan storlek, att behovet av ett dylikt offentligt trafikmedel började göra sig gällande.

Efter långa och grundliga utredningar och förhandlingar anlades så under åren 1878—1879 hästspårvägar i Göteborg, vilka öppnades för allmän trafik den 24 september 1879. Under åren 1901—1902 ombyggdes och elektrifierades spårvägarna.

Då dessa lokalkommunikationer, i dagligt tal kallade »Spårvägen», nu bestått i 50 år och under denna tid utvecklats till ett av stadens innevånare livligt frekventerat trafikverk, vilket i sin mån bidragit till stadens och dess förorters kraftiga utveckling, har styrelsen över Göteborgs spårvägar beslutat utgiva en kort sammanfattning av spårvägens öden och utveckling under de nu tilländalupna 50 åren.

Brunnsparken på 1880-talet

Allmän utveckling och trafik

Under år 1873 ingick löjtnanten C. Wettergren till Kungl. Maj:t med underdånig ansökan om tillstånd att anlägga och trafikera hästspårvägar i Göteborg.

Ärendet remitterades till stadsfullmäktige för yttrande. Stadsfullmäktige, som emellertid hyste betänkligheter mot att åt enskild person överlåta någon dispositionsrätt över stadens gatumark och därjämte befarade, att staden genom en dylik anläggning skulle betagas rättigheten att fritt disponera över de gator och öppna platser, varå spår utlades, avstyrkte bifall till koncessionsansökningen, och Kungl. Maj:t avslog också densamma år 1874.

Redan påföljande år återupptogs emellertid spårvägsfrågan genom en motion i stadsfullmäktige, vari hemställdes, att fullmäktige med hänsyn till de stora fördelar åt samhällsmedlemmarna, som en spårväg i

verkligheten innebure, måtte vidtaga åtgärder för åstadkommande av en spårvägsanläggning.

Brunnsparken i början av 1920-talet

I anledning av denna motion tillsatte stadsfullmäktige i september 1875 en beredning med uppdrag att verkställa utredning om lämpligaste sättet för anläggning av spårvägar i Göteborg.

En i december 1875 inkommen ansökan från kaptenen C. C. Juell i Köpenhamn om rätt att anlägga spårväg remitterades till beredningen för yttrande; och i januari 1877 behandlade stadsfullmäktige det av beredningen avgivna betänkandet i ärendet.

Beredningen framhöll till en början såsom sin uppfattning, att på grund av stadens snabba utveckling och det alltjämt ökade behovet av förbättrade kommunikationer mellan de olika stadsdelarna det vore synnerligen önskvärt, att i Göteborg anlades spårvägar.

Östra Hamngatan och gamla vattenreservoaren 1898

Beträffande sättet härför, framlades i betänkandet tre olika alternativa förslag. Enligt det första skulle staden själv utföra de fasta anläggningarna och åt enskild person eller bolag upplåta driften mot skälig avgift. Enligt det andra alternativet skulle koncession på såväl anläggning som drift lämnas åt enskilda. Det tredje alternativet avsåg, att staden för egen räkning skulle både anlägga och trafikera spårvägarna, men, då det för kommuner i allmänhet ej vore lämpligt att inlåta sig på skötseln av industriella affärsföretag, ansåg beredningen, att detta alternativ ej borde väljas, utan förordades i stället det förstnämnda alternativet. Beredningen motiverade denna sin uppfattning dels därmed, att kommunens många viktiga intressen ifråga om anläggning och trafikering av spårväg svårligen skulle kunna göra sig gällande gent emot en koncessionsinnehavare, dels därmed, att de fasta anläggningarna i stadens gator icke lämpligen borde tillhöra

någon annan än staden själv och dels slutligen därmed, att det vore skäligt, att kommunen icke uteslötes från den vinst, som, med stöd av erfarenheter från utlandet om spårvägars räntabilitet, åtminstone efter någon tid torde kunna påräknas av företaget.

Lilla torget och Stora Hamnkanalen i slutet av 1890-talet

Stadens risk vid företaget skulle genom det förordade alternativet även bliva begränsad; och, för den händelse det framdeles skulle vara med stadens fördel förenligt att övertaga hela rörelsen, funnes möjligheter härtill mot erläggande av lösen för hästar och den lösa materielen.

Beredningen bifogade jämväl en plan, huru spårvägen lämpligen borde anläggas, och grundade denna plan på förutsättningen, att vagnarna skulle inrättas för ett mindre antal åkande och dragas med endast en häst. Detta system tillämpades med fördel i Kristiania; dock skulle, i motsats till vad som var fallet i denna stad, varje vagn

åtföljas, förutom av kusken, även av en uppassare, som skulle tillse, att stadgade avgifter erlades och

därjämte biträda vid uppläggning och nedtagning av korgar och annat gods, som skulle forslas å vagnens tak. Utgiften för en dylik uppassare skulle nämligen icke avsevärt inverka på företagets ekonomi, enär årsavlöningen icke behövde beräknas till mera än kr. 500: — för var och en av dem. Beredningen beräknade anläggningskostnaden till 440.000 kronor och kostnaden för uppsättning av vagnar och hästar till kr. 160.000: — eller tillhopa 600.000 kronor. De årliga inkomsterna uppskattades till kr. 156.000:— och utgifterna till kr. 133.500:—.

Brunnsparken i slutet av 1890-talet

Vid ärendets behandling hos stadsfullmäktige bifölls emellertid icke beredningens förslag, utan beslöto fullmäktige i stället att förklara kapten Juells koncessionsansökan vilande samt att till beredningen återremittera betänkandet med uppdrag att i enlighet med det andra alternativet uppgöra förslag till de villkor och bestämmelser, på vilka staden skulle kunna till enskild person eller bolag upplåta spårvägarnas anläggning och drift.

Kungsportsbron i slutet av 1890-talet

Beredningen utarbetade med anledning därav förslag till koncessionsbestämmelser för hästspårvägen i Göteborg, vilka förelades stadsfullmäktige i juni 1877. Stadsfullmäktige godkände dessa såsom grund vid blivande underhandlingar rörande koncession och gav beredningen i uppdrag att infordra definitiva anbud.

Vid anbudstidens utgång hade emellertid endast ett anbud inkommit, avgivet av den förut omnämnde danske undersåten kaptenen Juell. Över detta anbud hade beredningen avgivit utlåtande, däri detsamma med vissa detaljändringar tillstyrktes för antagande.

Den 18 oktober 1877 godkände stadsfullmäktige för sin del anbudet och beviljade sålunda koncessionen för en tid av 40 år från den dag, stadsfullmäktiges beslut vunnit laga kraft. Under denna tid skulle koncessionsinnehavaren äga uteslutande rätt att trafikera spårvägslinjerna inom staden. För trafiken skulle stadsfullmäktige tid efter annan

fastställa körplan och taxor. Därvid skulle iakttagas, att avgiften för passagerare skulle sättas till högst 10 öre för varje trafikdistrikt av omkring 4.000 fot, och att linjerna skulle passeras fram och åter åtminstone var 20:de minut. Anläggningen skulle vara färdig att tagas i bruk senast två år efter koncessionens ikraftträdande.

Kungsportsbron i början av 1900-talet

Anläggningen skulle omfatta en linje från Redbergslid nedanför liden, över Gullbergsbro, genom Fattighusgatan, Drottningtorget, genom Södra och Västra Hamngatorna, utefter Vallgraven över Rosenlundsbron och Allén, genom Södra Allégatan över Järntorget samt Andra Långgatan till S:t Johannes kyrka. Inom en tid av tio år efter koncessionens beviljande skulle dessutom hava framdragits en linje från Brunnsparken genom Östra Hamngatan och Kungsportsavenyen samt »södra landsvägen» till Getebergsäng och ytterligare en linje från Haga till Slottsskogsparken, vilken senare linje dock icke behövde trafikeras annat än under sommaren.

En order till kuskarna 1887

Under anläggningens utförande ingav kaptenen Juell år 1879 en skrivelse till stadsfullmäktige, vari han anhöll, att koncessionen måtte utan ändring överlåtas på herr William Barfoot i England. Framställningen bifölls, men redan samma år begärde den nye koncessionsinnehavaren att få överlåta koncessionen på det engelska bolaget The Gothenburg Tramways Company Ltd; och blev jämväl denna framställning av stadsfullmäktige bifallen.

Den 24 september 1879 var linjen Brunnsparken—Stigbergsliden färdig och invigdes genom en resa med fyra vagnar, som kl. 4 e. m. avgingo från Brunnsparken med särskilt inbjudna, bland vilka märktes landshövdingen, magistratens ledamöter, stadsfullmäktige, gatu- och vägförvaltningens styrelse och tjänstemän m. fl. Färden, som försiggick utan uppehåll, angives hava tagit en kvarts timma; och deltagarna blevo därefter inbjudna att intaga

förfriskningar på det närbelägna Henriksbergs värdshus. Därefter öppnades linjen omedelbart för allmän trafik.

Denna linje hade en längd av 2,70 km. Ar 1881 tillkom dels linjen Brunnsparken—Getebergsäng med en längd av 2,34 km. och dels linjen Brunnsparken—Redbergslid med en längd av 2,30 km.; och följande år tillkom slutligen linjen Brunnsparken—Slottsskogen med en längd av 2,98 km. Vagnarna å sistnämnda linje trafikerade delvis samma spår som linjen till Stigbergsliden, över Rosenlundsbron, ända till år 1885, då Slottsskogslinjen kunde dragas över den nybyggda Victoriabron,

varigenom linjens längd avkortades till 2,62 km. Härutöver förekommo icke några utvidgningar av hästspårvägslinjerna.

Drottningtorget i början av 1900-talet sett från spårvägskontoret S. Hamngatan 63

Tyvärr föreligga ytterst knapphändiga uppgifter från hästspårvägens dagar under det engelska bolagets regim; egentligen endast statistik över det årliga passagerareantalet.

Särskilda hållplatser för passagerares på- och avstigning funnos ej, utan vagnarna stannade var som helst på tecken från passagerare, utom i uppförsbackar.

På grund av den ökade gatutrafiken blev Södra Hamngatan vid Brunnsparken med tiden väl trång för att med fördel kunna användas såsom huvud- eller ändstation för samtliga spårvägslinjer, varför denna station år 1899 flyttades till Drottningtorget, med

undantag för Getebergsängslinjen, vilkens station bibehölls vid Brunnsparken.

Drottningtorget 1929 sett från S. Hamngatan 63

Vid tiden för stadens övertagande av spårvägen, vilket skedde år 1900, var spårvägskontoret inrymt i bottenvåningen av fastigheten Södra Hamngatan 63, varest det bibehölls och utvidgades genom förhyrning av byggnadskontor för spårvägens elektrifiering i 2:dra våningen av samma hus, tills spårvägens huvudkontor 1903 kunde inflytta i det av gasverks- och spårvägsstyrelserna gemensamt uppförda kontorshuset i Pustervik. När jämväl kontor för stadens elektricitetsverk började inrymmas i samma byggnad, blevo utrymmena småningom otillräckliga, varför gas- och elektricitetsverken övertogo spårvägens del av kontorsbyggnaden och spårvägen förvärvade fastigheten Drottninggatan 33, varest huvud- och trafikkontor sedan hösten 1920 äro inrymda.

Spårvägens huvudkontor, Drottninggatan 33

I början av 1890-talet började spårvägarna flerstädes i utlandet elektrifieras; och år 1895 anhöllo ett par enskilda personer om tillstånd att i Göteborg få anlägga en elektrisk spårvägslinje från Karl Johans kyrka till Bergslagsbanans järnvägsstation, varjämte spårvägsbolaget sökte koncession under 40 år å anläggning och trafikering med elektrisk drivkraft av sex i ansökan närmare angivna spårvägslinjer.

Med anledning härav ifrågasattes, huruvida icke staden själv borde anlägga och driva elektriska spårvägar. Då emellertid det engelska spårvägsbolaget, enligt den åt detsamma lämnade 40-åriga koncessionen, hade uteslutande rätt att intill den 21 november 1917 trafikera de befintliga spårvägslinjerna samt dessa voro de viktigaste av de linjer, som kunde ifrågakomma, kunde frågan om ordnande av elektrisk spårvägsdrift för staden i dess

Bild från Slottsskogen i slutet av 1890-talet

helhet endast lösas genom överenskommelse med bolaget. Med anledning härav var den beredning, som stadsfullmäktige sedermera under år 1897 tillsatte för frågans utredning, i första hand hänvisad till underhandlingar med spårvägsbolaget. Dessa ledde omsider till uppgörandet av ett förslag till överenskommelse mellan staden och bolaget, innefattande huvudsakligen, att staden skulle ombesörja den fasta spårvägsanläggningen med skenor, ledningar och kraftstation samt berättiga bolaget att under en tid av 20 år från anläggningens fullbordande trafikera densamma med egen materiel. I samband härmed hade bolaget även erbjudit sig att avstå från sin koncession och på staden överlåta äganderätten till bolagets spårvägsanläggning

mot en summa av £ 70.000. Detta pris ansågs emellertid av beredningen såsom alltför högt, varför beredningen tillstyrkte antagandet av det förstnämnda förslaget, såsom varande det för staden förmånligaste under för handen varande omständigheter.

Hästspårvagn i mötesspåret vid Lilla Torget (mitt för Brand- och Livförsäkrings A. B. Svea)

Vid ärendets behandling hos stadsfullmäktige år 1898 blev det återremitterat till beredningen med anmodan att underhandla med bolaget beträffande, bland annat, de villkor, som kunde ifrågakomma, för den händelse staden icke uppförde kraftstationen och tillhandahölle den erforderliga elektriska energien. Men som bolaget härför uppställde villkor, som ansågos för stadens del oantagliga, samt någon reduktion i det fordrade priset för bolagets egendom och koncession ej heller medgavs av bolaget, vidhöll beredningen i huvudsak sitt förslag till överenskommelse mellan staden och bolaget, likvisst med en del för staden förmånliga och rätt väsentliga detaljändringar, som beredningen under tiden lyckats utverka.

Då ärendet den 4 april 1899 ånyo förelåg till behandling hos stadsfullmäktige, gjorde emellertid den åsikten sig gällande, att en fullt tillfredsställande lösning av spårvägsfrågan endast kunde vinnas, om staden hade frihet att handla oberoende av den gällande koncessionen beträffande hästspårvägarna, samt att, då det sannolikt icke skulle visa sig ekonomiskt ogynnsamt för staden att tillösa sig bolagets egendom och koncession till det fordrade priset av £ 70.000, staden borde antaga detta anbud. Sedan stadsfullmäktige i överensstämmelse härmed beslutat uppdraga åt drätselkammaren att för högst nyssnämnda belopp inlösa bolagets

egendom och koncession, anmälde drätselkammaren i skrivelse till stadsfullmäktige av den 28 november 1899, att avtal rörande inlösningen träffats på ovannämnda villkor, och att såsom tillträdesdag bestämts den 1 januari 1900.

Bild från Stampgatan vid Gamla Fattighuset i slutet av 1890-talet

Den ojämförligt värdefullaste delen av vad staden genom avtalet förvärvade sig låg i bolagets avstående från koncessionen å spårvägarna; och syftemålet med avtalet var också, såsom nämnts, i första rummet att undanskaffa i koncessionen befintliga hinder för anordnande på ett för staden tillfredsställande sätt av elektriska spårvägar.

Vid den värdering av spårvägsbolagets å staden överlåtna egendom, som sedermera verkställdes av utsedda sakkunniga, värderades densamma till kr. 344.186: 85; och då hela lösesumman belöpte sig till kr. 1.282.400:—, utgjorde således stadens lösen för koncessionen kr. 938.213: 15.

Innan staden den 1 januari 1900 övertog förvaltningen och driften av hästspårvägarna, tillsatte stadsfullmäktige i december 1899 en interimsstyrelse över spårvägarna. Vid stadens övertagande av spårvägarna

övergingo alla hos bolaget anställda tjänstemän och personal i stadens tjänst, varigenom spårvägsdriften obehindrat kunde fortgå på samma sätt som tidigare.

Sommaren 1901 var varm och solig

Under tiden arbetade den av stadsfullmäktige tidigare tillsatta beredningen på att utreda huruvida och på vilket sätt elektriska spårvägar borde anläggas.

Beredningen, som ansåg, att kraven på en förbättrad spårvägstrafik härstädes borde snarast möjligt tillgodoses, och att detta mål lämpligast kunde vinnas genom hästspårvägarnas ersättande med elektriska spårvägar med ovanjordsledningar, vilka borde anläggas och helst även drivas för stadens egen räkning, avgav sitt betänkande i mars 1900; och den 11 april samma år förekom ärendet till avgörande hos stadsfullmäktige. Därvid beslöto stadsfullmäktige, i enlighet med beredningens hemställan, att hästspårvägarna skulle på stadens bekostnad och genom dess försorg ombyggas till elektriska spårvägar med kontaktledning ovan jord, samt att i huvudsak antaga ett av beredningen uppgjort och vid betänkandet fogat program för anläggningen och trafikerandet.

Vidare anvisades dels erforderligt område av gamla gasverkstomten i Pustervik till plats för den elektriska

ångkraftstationen med tillhörande byggnader och dels det för hästspårvägarnas byggnader använda området å Gårda för uppförande av vagnhallar och reparationsverkstad. Slutligen uppdrogo stadsfullmäktige åt interimsstyrelsen, förstärkt med två ledamöter och en suppleant, att uppgöra fullständigt förslag till plan för den elektriska spårvägsanläggningen samt att, efter det plan och kostnadsförslag blivit av stadsfullmäktige godkända, ombesörja såväl utförandet

av den elektriska spårvägsanläggningen med allt vad därtill hörde som även, tillsvidare, driften å och förvaltningen av de elektriska spårvägarna.

Spåranläggningsarbete 1902 (Kvarnbron) Innan planen för anläggningen kunde uppgöras, erfordrades beslut rörande spårvidden och spårvägslinjerna. Sedan styrelsen inkommit med yttrande och förslag, bestämde stadsfullmäktige den 12 november 1900, att den nya spårvägen skulle byggas normalspårig (1.435 m.), samt att spårvägslinjen till Majorna skulle hava sin ändpunkt vid Slottsskogsgatan, varjämte ringlinjens utsträckning fastställdes. Spårvägslinjernas då bestämda sträckningar bIevo emellertid genom flera beslut senare ändrade. Sålunda beslöto stadsfullmäktige den 6 juni 1901, att linjen från Majorna till Redbergslid skulle från Rosenlundsbron förläggas över Hvitfeldtsplatsen genom Södra Larmgatan, och att ringlinjen skulle från Victoriabron framgå genom Magasins- och Södra Larmgatorna till Västra Hamngatan i stället för att dessa linjer tidigare förutsatts dragna genom Sahlgrensgatan. Vidare beslöto stadsfullmäktige med anledning därav att Rosenlundsbron icke utan ombyggnad kunde användas för elektrisk spårvägstrafik, att trafiken å den förstnämnda linjen tillsvidare skulle dragas från Södra Allégatan över ringlinjens spår till Västra Hamngatan, varjämte, i avvaktan på beslut om spårvägslinjernas vidare utsträckning österut, bestämdes, att linjen till Redbergslid tillsvidare icke skulle utläggas längre österut än till Borgaregatan.

Spåranläggningsarbete i Stigbergsliden 1902

Enär styrelsen ansåg det för uppförande av vagnhallar och reparationsverkstäder anvisade området å Gårda vara därtill mindre lämpligt, beslöto stadsfullmäktige den 31 januari 1901 att för sagda ändamål anvisa kvarteret mellan Alströmer-, Stamp-, Alingsås- och norra Ågatorna. Dessutom upplåto stadsfullmäktige dels tomterna litt. F & G i I kvarteret av Majornas I:sta rote till plats för vagnhall i Majorna, dels tomten n:o 13 i 23 kvart, av II:te roten till uppförande av vagnskjul för släpvagnar vid Järntorget och dels en del av gamla gasverkstomten till plats för gemensam kontorsbyggnad för gasverks- och spårvägsstyrelserna.

Den 21 februari 1901 beslöto stadsfullmäktige, att den elektriska spårvägsanläggningen skulle utföras i enlighet med en av styrelsen ingiven plan och kostnadsberäkning, varjämte styrelsen bemyndigades att, i den mån de elektriska spårvägarna blevo färdiga, upplåta desamma för trafik. Planen omfattade, förutom ovannämnda byggnader, fyra linjer, nämligen ringlinjen, Majorna— Redbergslid, Majorna—Getebergsäng och Redbergslid—Getebergsäng. Hela anläggningskostnaden var beräknad till kr. 3.060.000:—.

Den 29 juli 1902 hade anläggningsarbetena fortskridit så långt, att styrelsens medlemmar jämte några andra inbjudna kunde provköra linjedelen Järntorget—Slottsskogsgatan. Sedan vagnförarna därefter blivit inövade, öppnades denna linjedel för allmän trafik den 18 augusti 1902.

Därefter blevo byggnader och de olika linjedelarna färdiga i rask följd; och spårvägsnätets elektrifiering högtidlighölls med en invigningsfest den 27 oktober 1902, samma dag, som ringlinjen öppnades för trafik.

Bild från Drottningtorget den 27 okt. 1902

I samma mån som de elektriska linjerna öppnades för trafik, upphörde hästspårvägstrafiken; och i och med det att de sista hästspårvagnarna på Getebergsängslinjen indrogos den 28 oktober 1902, hade hästspårvägstrafiken helt och hållet upphört.

Hästarna, vilkas antal under sommaren 1902 var 160 st., såldes efter hand genom auktioner.

De sista tolv hästarna gingo under klubban den 12 november 1902. Vid auktionerna såldes även vagnar och övrig obehövlig materiel, med undantag av 3 stycken täckta och 17 stycken öppna hästspårvagnar, vilka omändrades

till släpvagnar för den elektriska driften. I auktionsannonserna uppgavs, att vagnarna kunde med fördel användas till flyttbara kontor, salustånd, lusthus, badhus eller dylikt.

Den 2 december 1902 hade Getebergsängslinjen öppnats för trafik i sin fulla utsträckning; och därmed var den elektriska driften å samtliga linjer i full gång.

Hästauktion 1902

Trafiklinjerna voro då följande:

Ringlinjen

trafiklängd

7,32 km.

Majorna—Redbergslid

»

6,68 »

Majorna—Getebergsäng

»

6,67 »

Redbergslid—Getebergsäng

»

4,72 »

För att man lättare skulle kunna på avstånd särskilja vagnarna på de olika linjerna, hade skyltarna på vagnstaket givits olika färger med motsvarande färger på taklanternorna. Härigenom erhöllo linjerna i dagligt tal benämningarna »blå linje» (Majorna—Redbergslid), »grön linje» (Majorna Getebergsäng) och »röd linje» (Redbergslid—Getebergsäng), vilka benämningar för dessa ursprungliga linjer ännu idag användas, trots att sedan flera nya linjer tillkommit.

Hästspårvagn använd till kontor under spårvägens elektrifiering

Ringlinjen fick vita skyltar.

Å sistnämnda linje uppehölls 6-minuterstrafik. Å de tre övriga linjerna anordnades 10-minuterstrafik, varigenom, då linjerna alternerade med varandra, man å det av dem bildade trafiknätet erhöll 5-minuterstrafik.

I övrigt följdes nedanstående tidtabell:

Direkta vagnar avgingo var 10:de minut

från Majorna

till Redbergslid

första vagn 6.50 f. m.

sista » 10.30 e. m.

till Getebergsäng

första » 7.35 f.m.

sista » 9.45 e.m.

från Redbergslid

till Majorna

första » 7.24 f.m.

sista » 11.04 e.m.

till Getebergsäng

första » 6.59 f.m.

sista » 10.39 e.m.

från Getebergsäng

till Majorna

första vagn 8.09 f. m.

sista » 10.19 e. m.

till Redbergslid

första » 7.24 f.m.

sista » 11.04 e.m.

Kö av spårvägspassagerare på Järntorget 1902

Å ringlinjen i båda riktningar avgingo vagnar var 6:te minut

från Drottningtorget

första vagn 7.10 f.m.

sista vagn » 10.34 e.m.

Dessa turlistor voro uppgjorda efter en medelkörhastighet av c:a 12 kilometer per timme.

Den starka stegring i trafiken, som uppkom i och med den elektriska driftens införande och sedan alltjämt fortgått, så att trafikanternas antal nu uppgår till nära 5 millioner per månad, visar bäst spårvägstrafikens stora betydelse för stadens innevånare.

Brunnsparken 1902

Den 1 januari 1904 öppnades för allmän trafik den första utvidgningen av det elektrifierade spårvägsnätet, nämligen linjen till Allmänna & Sahlgrenska sjukhuset på Änggården. Linjen, som utfördes och fortfarande är enkelspårig, med ett mötesspår, har en längd av 0.92 km. samt trafikeras för sig som en särskild linje, med

anslutning till ringlinjen vid Linnéplatsen.

Den 4 november samma år togs nästa utvidgning av spårvägsnätet i bruk, nämligen en förlängning av Redbergslidslinjen från Borgaregatan till Redbergsplatsen, en 0,35 km. lång sträcka, till största delen en brant backe.

Under året ändrades trafiken å de samtrafikerande linjerna Majorna—Redbergslid, Majorna—Getebergsäng och Redbergslid—Getebergsäng från 10-minuters till 8-minuters trafik, varigenom sålunda 4-minuters trafik erhölls på det av dessa linjer bildade spårvägsnätet.

År 1905 förbättrades trafiken å ringlinjen från 6-minuters till 5-minuters, lördagar och söndagar till 4-minuters trafik. Under samma år blev även

Kvibergslinjens ändstation vid Kviberg

en större utvidgning av spårvägsnätet slutförd, nämligen Kvibergslinjen. Denna linjes längd från anslutningen till den förutvarande spårvägen vid Olskrokstorget till ändpunkten vid Kviberg utgjorde 3,51 km. Linjen var utförd enkelspårig med mötesspår. Trafiken på Kvibergslinjen öppnades den 29 oktober 1905 av vagnar, som gingo mellan Kviberg och Olskrokstorget var 20:de minut. Vid Gamlestadsbro var en utgrening utförd med spår till det då nyuppförda slakthuset å Marieholm för godstransport mellan slakthuset och staden. Denna transport fick dock icke någon större omfattning, varför spåren vid slakthuset och spår med ledningar över Bergslagsbanan vid slakthuset snart nog blevo borttagna.

Kvibergslinjen korsade Västra Stambanan i plan i Ånäsvägen, alltså rätt långt ute på järnvägslinjen, och denna järnvägskorsning blev synnerligen besvärlig för spårvägstrafiken. För att i någon mån förbättra förhållandet för spårvägstrafikanterna uppfördes senare en gångviadukt över järnvägen. Vagnarna vände då på båda sidor om jänrvägen i syfte att

Mölndalslinjens föregångare. (Två dylika privata hästomnibusar gingo i trafik mellan Trädgårdsföreningen i Göteborg och Torget i Mölndal) passagerarna därigenom skulle komma fortare fram vid tillfällen, då järnvägsbommarna voro fällda, varjämte även trafiksäkerheten blev bättre tillgodosedd. Förhållandena blevo dock icke tillfredsställande förrän i samband med ändringar av järnvägens läge år 1921, då jämlikt ändrad stadsplan korsningen flyttades, så att såväl gatu- som spårvägstrafiken framfördes till en i närheten av den gamla korsningen anordnad gatuport under järnvägen. Denna skenfria korsning åstadkoms därigenom, att järnvägen förhöjdes ungefär lika mycket över den omgivande marken som gatan sänktes under marken.

Den 2 juli 1906 flyttades slutstationen för Kvibergslinjen från Olskrokstorget till Drottningtorget, varvid Kvibergslinjens vagnar framfördes på Redbergslidslinjens spår från Olskrokstorget fram till Drottningtorget. I samband med flyttningen av ändstationen ökades vagnarnas antal på Kvibergslinjen från 2 till 6, varigenom 10-minuters trafik erhölls.

Under tiden 18—23 augusti 1906 var spårvägstrafiken inställd med anledning av stejk i samband med förslag om reglering av arbetsförhållandena.

År 1907 kan framhållas som ett särskilt betydelsefullt år i den elektriska spårvägens utvecklingshistoria, emedan detta år de största utvidgningar av spårvägsnätet fullbordades, som under något år förekommit. Den 14 augusti öppnades nämligen Mölndalslinjen och den 21 september Långedragslinjen för allmän trafik, den sistnämnda först endast till Hinsholmen i Västra Frölunda socken med utsträckning till Långedrag i samma socken

den 17 december s. å. Härmed hade spårvägstrafiken trängt utom stadens gränser.

Mölndalslinjens ändstation i Mölndal vid Mölndalsbro

Redan år 1901 hade såväl stadsfullmäktige som några enskilda personer till Kungl. Maj:t ingått med begäran om koncession å en elektrisk spårväg mellan Göteborg och Mölndal. Staden erhöll koncessionen, men först på hösten 1905, varför anläggningen icke kunde påbörjas förrän under år 1906. Spårvägslinjen, 4.35 km., räknat från

Getebergsäng till ändstationen i Mölndal, utlades som enkelspårig i landsvägen till Mölndalsbro i Mölndal och fick vid stadens dåvarande gräns, omedelbart vid Getebergsäng, anslutning till förutvarande spårvägsnätet.

Mölndalslinjen var först avsedd att trafikeras mellan Kungsportsplatsen och Mölndal. Hinder för utläggning av ändspår vid Kungsportsplatsen medförde en ändring i denna plan, varför linjen istället fick sin ändpunkt

i staden förlagd till Drottningtorget, dit den sedan dess varit förlagd, med undantag för ungefär 1/2 års tid, 1926—1927, då ändpunkten förlades till Redbergslid, ett försök i samband med andra linjeomläggningar och trafikändringar.

Bild från Mölndalsåns översvämning vid spårvägens ändstation i Mölndal

Till ett enskilt bolag hade Kungl. Maj:t år 1905 lämnat koncession å anläggandet av en elektrisk järnväg från stadens gräns till Saltholmen vid Långedrag. Så snart detta bolag erhållit koncessionen, erbjöd bolaget sig att till Göteborgs stad försälja järnvägen, när den blivit färdig, mot en gottgörelse av 360.000 kronor. Då enligt verkställd utredning staden icke ansåg sig kunna till billigare pris utföra anläggningen, och järnvägen för stadens innevånare tvivelsutan skulle bliva av stor betydelse, beslöto stadsfullmäktige att antaga det sålunda gjorda anbudet.

I samband härmed skulle anknytning av den nya järnvägen ske till

spårvägsnätet medelst en linje från Karl Johansgatan genom Älvsborgsgatan och Mariagatan till Stadsgränsen. De nya linjerna anlades som enkelspåriga och järnvägslinjen utbyggdes först endast till Långedrag. Utsträckningen till Saltholmen, som ligger ungefär 1 km. utanför Långedrag, blev färdig år 1908. Hela sträckan från Slottsskogsgatan till Saltholmen, 6,76 km., är numera dubbelspårig.

Bild frän Saltholmen vid Långedrag

Långedragslinjens vagnar fingo i staden sin ändstation förlagd till Järntorget, där den fortfarande är belägen.

För att tillgodose det inom stadens centralare delar rätt betydligt stegrade trafikbehovet insattes från och med den 7 augusti 1907 vissa tider på dagen vagnar mellan Stigbergstorget (Bangatan) och Lilla Stampgatan (Gårdavägen). Stickspår hade för detta ändamål utlagts, dels vid Stigbergstorget in på Bangatan och dels på Gårdavägen.

Bild frän Långedragslinjen vid Hagen

Sön- och helgdagar från och med den 6:te oktober samma år utsträcktes turerna för var 3 :dje vagn å linjen Redbergslid—Majorna till Västra Begravningsplatsen .

Då genom de under år 1907 tillkomna linjerna dessas antal ökats till tio, infördes för lättare översikts skull numrering av trafiklinjerna.

Därvid betecknades:

Ringlinjens

riktning

Drottningtorget

— Valand etc.

med

n:o

1

»

»

»

— Lilla Bommen etc.

»

»

2

Linjen

Majorna

— Redbergslid

»

»

3

»

»

— Getebergsäng

»

»

4

»

Getebergsäng — Redbergslid

»

»

5

»

Drottningtorget — Änggården

»

»

6

»

Drottningtorget — Kviberg

»

»

7

»

Drottningtorget — Mölndalsbro

»

»

8

»

Järntorget — Långedrag

»

»

9

»

Bangatan—Gårda

»

»

10

vilka linjenummer fördes av vagnarna på plattformsskärmarnas hörn.

Väntpaviljong vid Hinsholmen pd Längedragslinjen, uppförd 1924

År 1909 var ett mörkt år i spårvägens historia. Storstrejken ryckte med sig även spårvägspersonalen; och en stor del av de anställda kommo därigenom att definitivt skiljas från sin anställning. Trafiken var helt inställd (utom att en vagn trafikerade Långedragslinjen mellan Majorna och Långedrag) den 6:te och 7:de augusti, men igångsattes successivt fr. o. m. den 8 augusti.

I december 1909 påbörjades enligt uppgörelse med Svenska Sockerfabriksaktiebolaget regelbunden godstransport av huvudsakligen socker mellan Carnegieska sockerbruket vid Klippan och brukets lagerbyggnad

i hörnet av Nils Ericssonsgatan och Lilla Bommens torg, alternativt till järnvägsvagnar, placerade å järnvägsspåren invid nämnda lagerbyggnad. Anläggning av erforderliga spår vid båda ändpunkterna bekostades av bolaget. Denna godstrafik har alltsedan oavbrutet och dagligen fortgått.

Godstransport

Genom att år 1909 Långedragslinjen blivit utbyggd till dubbelspårig, kunde trafiken å denna linje avsevärt förbättras. Särskilt under vackra sommardagar, i synnerhet söndagar, hade det visat sig omöjligt att på ett tillfredsställande sätt medelst enkelspår ordna den vid sådana tillfällen mycket stora trafiken.

Den 2 mars 1910 anordnades en ny trafiklinje på det gamla bannätet. Denna linje, n:o 11, hade sin ena ändstation å ett befintligt sidospår vid Johannesplatsen och den andra först å stickspåret i Engelbrektsgatan vid Södra Vägen, senare vid Getebergsäng. Vagnarna gingo över Vasagatan,

varigenom en direkt och önskvärd förbindelse erhölls mellan de södra och västra stadsdelarna. Vagnarna gingo var 8:de minut under de tider av dagen, då trafiken var störst. Linjen kunde dock i längden icke bibehållas, då den blev allt för förlustbringande, särskilt som icke motsvarande indragningar kunde göras på de övriga linjerna.

År 1911 utvidgades spårvägsnätet med sträckan Vasagatan—Kapellplatsen, 0,65 km., å vilken trafiken sedan uppehölls med en vagn, som »pendlade» mellan de båda ändpunkterna.

Under år 1913 utökades trafiken å ringlinjen till 3-minuters. Vid denna tidpunkt yppade sig en förut oanad trafikfara — långa, vassa hattnålar. Det då förhärskande damhattmodet medförde nämligen att damerna i allmänhet använde långa oskyddade hattnålar i sina hattar. På spårvagnarnas plattformar utgjorde dessa långt utskjutande nålar ständig risk för medpassagerarnes och konduktörernas ansikte och ögon. Presskampanjen och den allmänna opinionen mot nålarna visade sig icke tillräckligt effektiv, varför spårvägsstyrelsen den 1 juli 1913 lät uppsätta följande anslag i alla spårvagnar: »Med stöd av gällande ordningsstadga äger konduktör att från vagn avvisa den, som bär utstående, oskyddad hattnål»; och blev denna bestämmelse därefter noggrant tillämpad.

År 1914 utvidgades nätet med en 0,59 km. lång spårvägsförbindelse som fortsättning av Landalalinjen från Vasagatan över Vasabron till Västra Hamngatan, där spåret anslöts till det gamla spåret. Sedan arbetet härmed var utfört, förenades den 23 december 1914 Landalalinjen och Kvibergslinjen till en linje, Kviberg—Kapellplatsen, med 7 1/2 minuters trafik. Under året hade delen Olskrokstorget—Västra Stambanan av Kvibergslinjen utbyggts till dubbelspårig med avsikt att senare fortsätta med dubbelspåret ända till Kviberg. Så länge linjen var enkelspårig och å densamma funnos hinder av olika slag, såsom försenade mötande vagnar, fällda järnvägsbommar m. m., kunde en tillfredsställande trafik icke ordnas.

Hela linjen Kviberg—Landala fick en trafiklängd av 7,21 km.

Brunnsparken 1929

Under år 1914 började man anordna refuger vid hållplatserna till skydd för passagerarna mot motorfordonstrafiken, vilken redan då uppnått en rätt stor omfattning. Härförutom beräknades refugerna även bidraga till större reda vid hållplatserna, till lättnad även för fordonstrafiken.

Den 1 november 1915 infördes på Kvibergslinjen 5-minuterstrafik, sedan detta möjliggjorts genom att även den återstående delen av linjen utbyggts till dubbelspårig.

Är 1916 medgav poliskammaren på grund av den då rådande bilbristen rätt till 6 ståplatser inuti vagnarna. Den stora ökningen i trafiken under kristiden hade redan då börjat bliva kännbar.

För att underlätta möjligheterna för allmänheten att begagna sig av de kommunala friluftsbaden vid Saltholmen nedsattes år 1916 taxan å Längedragslinjen f. o. m. den 20 juni t. o. m. den 31 augusti till 10 öre

för enkel resa för vuxen person efter kl. 8 f. m., med rätt till fri övergång; och vidtogs motsvarande sänkning för barn, d. v. s. taxan sänktes till hälften av vad den varit. I samband härmed utdrogos turerna å linjerna 3 och 4 till Långedrag. Trafiken å Långedragslinjen blev härigenom oerhört stor och vagnantalet otillräckligt, men det hela blev trots den stora trafiken allt för oekonomiskt på grund av de låga taxorna. Experimentet kunde därför icke återupprepas under följande somrar, ehuru anordningen givetvis innebar fördelar för många trafikanter, åt vilka den gav ökad möjlighet att för jämförelsevis små kostnader komma ut från stadsgatorna till friluftsbaden och klipporna vid havet.

Den 15 december 1915 ändrades driften å linjerna 3, 4 och 5 från 8-minuters till 6-minuters, d. v. s. 3-minuters trafik erhölls å resp. sträckor för att bättre motsvara den ökade trafikfrekvensen.

Samma år den 19 november ändrades trafiken å Långedragslinjen från 20 minuters till 15 minuters trafik.

År 1917 utsträcktes varannan tur å linje 3 till Stadsgränsen.

Nattspårvagnstrafik infördes år 1918 den 1 februari som ersättning för den genom motorbränslebristen försvårade biltrafiken. Spårvagnar gingo hela natten å vissa sträckor varje halvtimma eller oftare.

I början av år 1918 indrogos en del hållplatser för att möjliggöra ökning av körhastigheten och på så sätt bättre utnyttja den tillgängliga vagnsmaterielen för den starkt stegrade trafiken. En del ändringar i trafikintervallerna företogos. Av de indragna hållplatserna återinsattes dock de flesta redan under samma år.

Den 1 november 1918 indrogos linjerna 10 och 11, bl. a. emedan vagntillgången icke motsvarade den starkt ökade trafiken, och därjämte vagnarna från dessa båda linjer kunde på bättre sätt utnyttjas å huvudlinjerna.

År 1920 den 1 april indrogos en del morgon- och kvällsturer, morgonturerna delvis av den orsaken, att arbetet på flertalet arbetsplatser påbörjades senare efter arbetstidslagens tillkomst. De ändrade arbetstiderna medförde även, att under eftermiddagen en starkare koncentrering i trafiken, jämfört med de föregående åren, uppstod omkring kl. 5 e. m.

Lilla Bommen 1929

Den 1 juni samma år indrogos natturerna efter omkring kl. i natt till vardag och kl. 2 natt till söndag, emedan trafiken då var mycket obetydlig och turerna dels härför, dels på grund av den låga taxan gingo med stor förlust. Huvudskälet för insättandet av nattspårvagnar, nämligen bilbristen, hade även försvunnit.

Trafiken å linje 10, som varit nedlagd sedan den 1 november 1918, återupptogs den 1 oktober 1920, varvid istället en del extra vagnar kunde indragas å linjerna till Majorna och Redbergslid. Den stora ökningen i trafiken, som medföljt kristiden, hade då passerat sin kulmen.

Ar 1921 fortsatte minskningen i trafiken; och en del inskränkningar företogos i anledning härav i tidtabellerna. Under året erhölls emellertid en avsevärd förbättring av trafiken på Kvibergslinjen genom den redan

förut omnämnda flyttningen av korsningen med järnvägen till en i närheten nyanlagd järnvägsundergång.

Bild från Götaplatsen 1923

1923, jubileums-utställningsåret, vidtogos en del särskilda anordningar för tillgodoseende av utställningstrafiken. Bl. a. hade spår utlagts över Götaplatsen som förbindelse mellan spåren i Södra Vägen och Kungsportsavenyen; och gingo alla ordinarie och extra vagnar på hithörande linjer denna väg efter kl. 10 f. m., då utställningen öppnades, i stället för den vanliga routen genom Engelbrektsgatan och Södra Vägen, med undantag för linje 4, som bibehöll sin ordinarie route. Vid Korsvägen hade utlagts en spårslinga, och här vände vagnarna å den under utställningen ånyo insatta linje 11 samt å en utställningslinje, n:o 12, som hade sin andra ändstation vid Bergslagsgatan och var anordnad bl. a. för resande, som kommo med järnvägar och båtar för att besöka utställningen. I slingan vid Korsvägen vände dessutom extravagnar.

Omnibustrafik påbörjades av Göteborgs Spårvägar den 28 mars 1923 med en linje Hultmansholme—Lundby gamla kyrka. Linjen uppdelades sedermera i två, Lilla Bommen—Lundby och Lilla Bommen—Hultmans

Del av sida ur trafikjournalen för juli 1897

Holme. Omnibustrafiken blev genast mycket stor på Lundbylinjen, varför redan under detta första år flera vagnar måste anskaffas, och har ökningen sedermera stadigt fortgått. Som en egendomlighet kan nämnas, att, huru modernt det än kan sägas vara med omnibustrafik, så kan man därom, vad Göteborgs Spårvägar beträffar, tillämpa ordspråket: »Intet nytt under solen.» Omnibustrafik bedrevs nämligen av spårvägen å en linje mellan Bergslagsbanans station och Järntorget via Skeppsbron redan under åren 1895—1897, ehuru endast under

sommarmånaderna, och naturligtvis med hästar såsom drivkraft. Med anledning av det mindre goda affärsresultatet blev emellertid denna trafik efter år 1897 icke återupptagen.

I detta sammanhang kan omnämnas, att ett bolag, Göteborgs Auto-mobilomnibuss-Aktiebolag, öppnade automobilomnibustrafik den 1 oktober 1907 mellan Kungsportsplatsen och Lundby gamla kyrka. Linjen var uppdelad i sex zoner med en avgift av 5 öre per zon. Tre stycken omnibusar hade anskaffats, med plats för 12 sittande och 10 stående passagerare. Vagnsvikten var 3.5 ton och motorstyrkan 24 hkr.

Hästomnibus på Kvarnbron vid Hotell Göta Källare 1897

Bolaget arbetade emellertid under mycket ogynnsamma förhållanden (mindre pålitliga vagnar, dåliga vägar, höga avgifter för tillstånd att få trafikera Hisingsbron, m. m.), varför trafiken blev oregelbunden och under vissa tider helt inställd. I oktober 1908 påbörjade bolaget åter reguljär trafik mellan Brunnsparken och Keillers park, med avgång från Brunnsparken varje hel timme och från Keillers park varje halv timme. Icke heller denna trafik blev lönande, varför bolaget under det påföljande året upphörde med sin verksamhet.

Omnibuskvitto 1907

Spårvägslinjen n:o 11, vilken som nämnts, blivit återinförd under utställningsåret, blev på försök bibehållen även efter utställningens slut. Det visade sig emellertid, att trafikanterna i allmänhet togo första vagn med

eventuellt byte vid Valand hellre än att vänta på den direkta vagnen, till och med om denna var inom synhåll. Dessutom var det oekonomiskt att driva linjen, som av dessa skäl blev indragen den 31 mars 1924.

Södra Hamngatan 1928

Sistnämnda år utökades linjenätet från hörnet av Älvsborgs- och Mariagatorna till Klintens väg, en sträcka av 0,88 km. längd. Trafiken till Klintens väg började den 15 november samma år och var ordnad på så sätt, att varannan ordinarie vagn å linje 3 gick dit. Förut hade dessa vagnar vänt i Karl Johansgatan vid nya spårvagnsstallarna.

År 1925 den 17 november utökades linje 3 österut, d. v. s. från Örngatan till Härianda, 1,12 km. Linje 5 bibehöll den med linje 3 förut gemensamma ändstationen i Örngatan i omedelbar närhet av Redbergsplatsen.

Ända till år 1926 hade den 1 km. långa sträckan mellan Långedrag och

Saltholmen varit enkelspårig. Under våren detta år utbyggdes ett andra spår, varigenom trafikanordningarna kunde förbättras såväl vad beträffar allmänhetens bekvämlighet som även ekonomiskt.

Antal vagnar i trafik olika tider av dagen (april månad 1929)

Den 15:de november 1926 utökades den sydliga grenen av det för de tre linjerna 3, 4 och 5 gemensamma spårnätet, i det att linje 4 utsträcktes till Elisedal, 1,08 km. söder om Getebergsäng. Utsträckningen hade

möjliggjorts genom att den med Mölndalslinjen gemensamma, utökade sträckan ombyggts från enkelspårig till dubbelspårig.

Bild från Härlandalinjen

Under åren 1927 och 1928 — i viss mån även under de närmast föregående åren — har i Göteborg liksom i så gott som alla andra såväl svenska som utländska spårvägsstäder, körhastigheten ökats på linjerna i den mån så ansetts vara möjligt. För att möjliggöra denna ökade hastighet hava en del, även i andra avseenden föråldrade vagnmotorer blivit utbytta, varjämte en del tätt liggande hållplatser indragits resp. sammanslagits. Även spåren hava förbättrats; nya sträckor hava delvis lagts på egen banvall, och i sin mån hava gatuutvidgningsarbeten medverkat. Medelhastigheten å de viktigare stadslinjerna har ökats från omkring 12,5 till 14,5 km. per timma och å förortslinjerna i liknande grad.

Denna hastighetsökning har fortsatts även under år 1929. Så har t. ex. för Mölndalslinjen medelresehastigheten den 1 januari ökats från 14,8 till 16,6 km. per timma.

Den av stadsfullmäktige den 24 november 1927 och 20 december 1928 beslutade spårvägsförbindelsen mellan gamla spårvägen vid Korsvägen och S:t Sigfrids plan i Örgryte, en sträcka av 0,87 km. håller för närvarande på att fullbordas. Hit kommer linjen Redbergslid—Getebergsäng att flyttas, som således från Korsvägen får en ny sträckning.

Enligt stadsfullmäktiges beslut av den 20 juni 1929 kommer spårvägslinjen i Aschebergsgatan att utsträckas söderut från Kapellplatsen till den öppna platsen söder om Holtermanska sjukhuset.

År 1929 voro spårvägslinjerna följande:

Linjen n:o 1 och 2, Ringlinjen,

trafiklängd för vardera riktningen

= km. 7,40

» » 3, Stadsgränsen—Härlanda,

trafiklängd

= » 10,26

» » 4, Klintens Väg—Elisedal

»

= » 9,41

» » 5, Redbergslid—Örgryte

»

= » 5,34

» » 6, Linnéplatsen—Änggården

»

= » 0,90

» » 7, Kviberg—Kapellplatsen

»

= » 7,40

» » 8, Drottningtorget—Mölndal

»

= » 7,13

» » 9, Järntorget—Saltholmen,

»

= » 9,37

» » 10, Gårda—Bangatan

»

= » 4,18

» » 11, Majorna—Korsvägen

»

= » 5,80

Linje n:o 11 trafikeras som en hjälplinje vid vissa tillfällen under sommaren då trafiken är stor till och från Liseberg.

Omnibuslinjerna äro två, nämligen Lilla Bommen—Lundby, trafiklängd 4,5 km. och Lilla Bommen—Hultmansholme, trafiklängd 1,0 km.

Godstrafik har, förutom den ovannämnda sockertransporten, varit anordnad på Långedragslinjen, alltsedan denna linje togs i trafik, samt även, dock endast i obetydlig omfattning, på Mölndalslinjen. Dessutom hava godsvagnar kunnat abonneras för lastning och lossning vid

förefintliga stickspår. Godstrafiken har dock under de senare åren allt mer och mer minskats, tydligen beroende på den tilltagande och i de flesta fall bekvämare lastbilstrafiken.

Antal trafikanter under dr en 1879—1928

Under den kännbara automobilbristen 1918 anordnades likvagnar genom ombyggnad av några öppna släpvagnar (f. d. hästspårvagnar), vilka under de första åren voro livligt begagnade, men numera icke användas i någon större utsträckning.

Postbefordran anordnades fr. o. m. 1908 på Långedragslinjen och sedan den 1 juni 1911 hava brevlådor för allmänheten varit uppsatta på alla

linjers ordinarie vagnar, som passera Drottningtorget, varest brevlådorna genom postverkets försorg tömmas.

Förarestol

Konduktörsstol

Efter ingående utprovning anordnades under åren 1925—1926 förarestolar på spårvagnarna, och under 1928 uppsattes även konduktörsstolar, att av konduktören användas, då han ej har arbete med avgiftsupptagning och allmänhetens betjänande.

Sedan spårvägen blivit elektrifierad, har trafiken jämnt ökats i avsevärt raskare tempo än tidigare till år 1909, då storstrejken förorsakade en mindre nedgång. Stegringen fortsatte därefter i samma tempo till krigsutbrottet, då den ökades ännu mera fram till år 1919, under vilket år maximum uppnåddes med 57.416.652 passagerare. Bakslaget kom därefter år 1920 och fortsatte till år 1925 med en tillfällig topp under jubileumsutställningsåret 1923 med 57.342.925 passagerare.

Körda vagnkilometer under åren 1900—1928

Antal resor pr innevånare och år

Efter år 1926 började trafikfrekvensen åter ökas; och under innevarande år 1929 torde passagerareantalet åter komma upp i närheten av kristids- och utställningsrekorden.

Trafikfrekvensen, vilken även visat sig vara en god värdemätare på samhällets ekonomiska tillstånd, är närmare åskådliggjord genom det å sid. 46 uppritade diagrammet över passagerareantalet.

Det högsta på en dag befordrade passagerareantalet inträffade den 30 juni 1923 med 264.953 trafikanter.

Taxor och ekonomi

I koncessionshandlingarna för hästspårvägstrafiken var, som förut omnämnts, angivet, att stadsfullmäktige skulle fastställa körplan och taxor.

Därvid skulle iakttagas, att avgiften för passagerare skulle sättas till högst 10 öre för varje trafikdistrikt av omkring 4.000 fot. Enligt den år 1879 antagna taxan skulle linjen Brunnsparken—Stigbergsliden indelas i två trafikdistrikt med avgiftsgräns mitt för Renströmska badanstalten vid Södra Allégatan. Avgiften skulle tillsvidare vara 10 öre för åkning längre eller kortare stycke inom vartdera av dessa två distrikt och sålunda för åkning inom båda distrikten utgöra tillhopa 20 öre. Sedan de övriga linjerna tillkommit (Brunnsparken—Getebergsäng, Brunnsparken—Redbergslid och Brunnsparken—Slottsskogen), bestämdes taxan å dessa på enahanda sätt. Taxan reglerades sedermera vid upprepade tillfällen, dock med iakttagande av samma system med vissa trafikdistrikt. Under de sista åren av spårvägsbolagets regim, hade dock taxegränserna borttagits så till vida, att var och en av de fyra linjerna var för sig utgjorde ett taxedistrikt. Vid stadens övertagande av hästspårvägarna den 1 januari 1900 var sålunda avgiften för enkel resa å var och en av linjerna Drottningtorget— Stigbergsliden, Drottningtorget—Redbergslid, Drottningtorget—Slottsskogen eller Brunnsparken—Getebergsäng 10 öre. För barn under 14 år tillhandahöllos kupongböcker om 50 biljetter för 3:— kronor. Vuxen person ägde att avgiftsfritt medföra ett barn under 2 år, under förutsättning att detta ej inkräktade på annan passagerares plats. Dessutom funnos

årskort och halvårskort gällande för hela spårvägsnätet till pris av resp. 75:— kronor och 40:— kronor, samt rabattkupongböcker om 100 biljetter till ett pris av 9:— kronor.

Säsongkort

Intill den 16 april 1896 lämnade konduktören kvitto på den erlagda avgiften. Från och med nämnda dag infördes systemet med betalningsbössor, i vilka avgiften nedlades av passagerarna, utan att kvitto kunde erhållas. Detta system bibehölls ända till 1920 års utgång, då biljettsystemet åter infördes, ehuru i annan form.

Sedan staden fr. o. m. år 1900 övertagit spårvägsdriften, infördes den 1 april samma år fri övergång mellan de olika linjerna. De härför använda övergångsbiljetterna markerades av konduktören med blåpenna.

Grundtaxan av 10 öre med avgiftsfri övergång bibehölls sedan för resor på inomstadslinjerna ända till år 1919.

Den 7 december 1902 infördes kupongböcker med 11 biljetter till ett pris av 1:— kr.

Från 1 maj 1903 infördes kupongböcker ä 10 biljetter för resor, som anträddes före kl. 1/2 8 f. m., till ett pris av 50 öre per bok. Samtidigt höjdes taxan för resor, som påbörjades efter kl. 11 på kvällen till dubbla

avgiften, jämfört med avgiften för resa under dagen. Denna dubbla avgift borttogs likväl redan med 1904 års utgång.

Hästspårvagnskvitto

År 1905 sänktes avgiften för barn under 14 år på så sätt, att kupongböcker med 10 biljetter utlämnades till ett pris av 50 öre. Vid kontantbetalning för barn utgick avgiften dock fortfarande med 10 öre. Förut funnos, såsom tidigare nämnts, sådana biljettböcker endast med 50 biljetter och till ett pris av 3.— kronor.

I och med att Mölndalslinjen och Långedragslinjen tillkommo under år 1007 upptogs ny avgift för de sträckor, som föllo utanför stadens gräns. För Mölndalslinjen var denna gräns Getebergsäng och avgiften således dubbel för resande, som passerade denna gräns. I stället för den ena avgiften gällde dock övergångsbiljett från annan

linje; och erhölls å Mölndalslinjens vagn på resa mot staden övergångsbiljett till annan linje utan tilläggsavgift, då efter passerandet av Getebergsäng den andra avgiften erlades. Till och från Långedragslinjens vagnar utlämnades icke några övergångsbiljetter den första tiden. Avgiften var 20 öre eller två kupongbiljetter för vuxen och 10 öre eller två barnkupongbiljetter för barn under 14 år. Från och med den 15 maj 1908 ändrades dock taxan å Långedragslinjen i överensstämmelse med vad ovan anförts för Mölndalslinjen och med betalningsgräns vid Stadsgränsen. Från samma tidpunkt utsträcktes giltighetstiden för den billigare avgiften å morgonturerna från kl. 1/2 8 till kl. 8. f. m.

Från och med den 1 juni 1908 tillhandahöllos följande s. k. säsong-biljetter.

pris för 1/1 år,

för 1/2 år

För inomstadslinjerna (som förut)

75: —

40: —

» Mölndalslinjen eller Långedragslinjen

60: —

30: —

» inomstadslinjerna och Mölndalslinjen eller Långedragslinjen

125:—

65: —

» inomstadslinjerna samt både Långedrags- och Mölndalslinjerna

150: —

80: —

Övergångsbiljett från hästspårvägen (från 1 april 1900 till elektr. driftens början)

Taxorna voro sedan oförändrade till den 18 februari 1919, då en taxeförhöjning måste företagas med anledning av det under kristiden starkt minskade penningvärdet. Grundavgiften höjdes till 15 öre för vuxen person. I samband härmed beslöts, att avgiften för barn under 14 år även kunde erläggas med 5 öre kontant, varjämte s. k. spårvägsmärken och kupongböcker tillhandahöllos i följande omfattning:

två spårvägsmärken till ett pris av

Kr.

0: 25

kupongböcker 80 st. biljetter till ett pris av

»

10: —

» 8 » » » » » »

»

1: —

» 10 » » för resor mellan kl. 5 och 8 f. m.

»

0:50

» 10 » » för barn under 14 år

»

0:50

Säsongbiljetter tillhandahöllos:

Pris för 1/1 år,

för 1/2 år

till *viss linje* inom eller utom staden

Kr. 100: --

55: --

» samtliga inomstadslinjer

» 150: --

80: --

» viss linje inom staden och endera av utomstadslinjerna

» 200: --

105: --

» samtliga linjer inom staden och endera utomstadslinjen

» 250: --

130: --

» samtliga linjer inom och utom staden

» 300: --

155: --

Övergångsbiljett från elektr. driften år 1902

Dessutom blev priset å biljetter till främre plattformen å viss linje för brevbärare, tidningsbud o. d. för kalenderår höjt från 30:— till 60:— kronor.

Avgiften vid nattrafik, å vilken tidigare tillämpats vanlig dagtaxa, höjdes till 50 öre eller 4 spårvägsmärken, resp. kupongbiljetter.

Det visade sig emellertid snart, att dessa taxeförhöjningar icke voro tillfyllestgörande för att rädda spårvägens ekonomi; och redan samma år, den 15 december, började ny taxa tillämpas. Grundtaxan av 15 öre för vuxna bibehölls men 5-öres avgiften för barn under 14 år höjdes till 10 öre, varjämte rabatter och säsongkort slopades med de undantag för de senare, att säsongkort till ett pris av kr. 200: — per år utlämnades till sådana stadens befattningshavare, som behövde dylika kort för sin tjänsteutövning, samt att de till främre plattformen gällande korten för brevbärare, telegrambud och tidningsbud bibehöllos med ett till kr. 75:— per år förhöjt försäljningspris. Fri övergång mellan olika linjer skulle fortfarande erhållas.

Från 1 juli 1920 borttogos rabatterna för resor, påbörjade före kl. 8 f. m. Den 15 maj samma år infördes kupongböcker ä 75 öre med 10 biljetter för skolungdom. Av flera orsaker slopades dock dessa

kupongböcker redan påföljande år. Bl. a. var det svårt att utöva kontroll över böckernas användning enligt bestämmelserna.

Övergångsbiljett 1911

Systemet med avgifternas upptagande medelst betalningsbössor utbyttes från och med den 1 januari 1921 mot biljettsystem. Bössystemet hade då varit använt i nära 25 år. En allmän olägenhet med bössystemet var omöjligheten till kontroll — t. o. m. för konduktören själv — över att avgifterna erlagts. Härtill kom, att, sedan grundtaxan ändrats från 10 öre till 15 öre och dessutom kupongböckerna borttagits, bössorna fylldes mycket fortare än förut och blevo ohanterliga. Även kassakontoret, där bössorna tömdes och pengarna uppräknades, svällde ut till en storlek, som var betänklig, och gjorde den för detta kontor använda lokalen otillräcklig.

För den år 1923 påbörjade *omnibustrafiken* mellan Lilla Bommen och Lundby, resp. Hultmans Holme, tillämpades t. o. m. år 1928 följande taxa för enkel resa:

för vuxen person

25 öre

» barn under 14 år

20 »

med rätt för resande att erhålla övergångsbiljett för omedelbart fortsatt resa utan tilläggsavgift från omnibuslinjen till stadens spårvägars

inom stadslinjer och med tilläggsavgift av 10 öre från spårvagnarna till omnibuslinjen. Från och med i januari 1929 sänktes omnibuslinjernas taxa till 15 öre för vuxen och 10 öre för barn under 14 år med fri övergång till och från spårvagn; d. v. s. omnibustrafiken inrangerades i taxehänseende helt och hållet i spårvägstrafiken.

Kvitto och övergångsbiljett 1928 (typen infördes fr. o. m. 1921)

Abonnerade personvagnar hava under de år elektriska spårvagnar funnits, kunnat hyras per timma och har allmänheten använt sig därav i en viss utsträckning, bl. a. vid begravningar. Taxan var från den 14 november 1902 kr. 6:— per timma och motorvagn under dagen och kr. 10:— under natten. Priset är fr. o. m. 18 februari 1919 kr. 10:— för motorvagn och kr. 5:— för släpvagn (även likvagn) om dagen med 50 % förhöjning under natten. Tiden räknas från vagnens utkörning från vagnhall och tills vagnen åter inkommit. Tid utöver en timma betalas med halva timpriset för varje påbörjad halvtimma.

Den av stadsfullmäktige fastställda, f.o.m. år 1929 gällande taxan, är av följande lydelse:

Interiör från kassakontoret före 1921

A. *Dagtrafik*

§ 1. Avgiften utgår för varje enkel resa:

a) endast inom eller endast utom stadsområdet med i §§ 2 och 7 omnämnda undantag; och

b) med Mölndalslinjens vagnar mellan Getebergsäng och Mölndal med 15 öre för vuxen person och 10 öre för barn under 14 år. § 2. För varje enkel resa med Mölndals- eller Långedragslinjens vagnar förbi taxegränsen, som är belägen för den första linjen vid hållplatsen Getebergsäng och för den senare vid hållplatsen Stadsgränsen, utgår avgiften med 30 öre för vuxen person och 20 öre för barn under 14 år. § 3. På rekvisition av en stadens styrelse eller nämnd skall spårvägsstyrelsen emot ett pris av 200 kronor för helt kalenderår tillhandahålla för resor inom stadsområdet å stadens spårvägar och omnibusar gällande årskort åt sådana stadens befattningshavare eller ledamot av en stadens styrelse eller nämnd, som enligt vederbörande styrelses eller nämnds

uppfattning är, då det gäller befattningshavare, för sin tjänsteutövning och, då det gäller ledamot av styrelse eller nämnd, för fullgörandet av särskilt åt honom lämnat uppdrag i behov av dylikt kort, under förutsättning dock att styrelsen eller nämnden anser, att ersättning för tjänsteresor icke lämpligen kan på annat sätt beredas.

Trafikens nuvarande kassakontor

§ 4. För i statens tjänst anställd uniformerad brevbärare, post-, notis- eller telegrambud eller vaktmästare eller för tidningsbud, som är iklädd uniformsmössa, må spårvägsstyrelsen mot ett pris av 75 kronor för helt kalenderår tillhandahålla linjekort, som endast berättigar till plats å främre plattformen å vagnarna å viss eller vissa spårvägslinjer, men däremot ej på omnibusar.

B. *Nattrafik*

(avseende av spårvägsstyrelsen bestämda turer, infallande under tiden kl. 0--5).

§ 5. Avgiften utgår för varje enkel resa: 1) som omförmäles i § 1 med 50 öre, och 2) som omförmäles i § 2 med en krona.

C. *Övergång*

§ 6. Resande å en linje, antingen denna är spårvägs- eller omnibuslinje, är berättigad att utan tilläggsavgift omedelbart fortsätta å annan linje eller, då resan anträtts å ringlinje, å annan del av denna linje.

Trafikinkomster åren 1900-1928

D. *Undantagsbestämmelse*

§ 7. Vid resa på utgående å Mölndals- eller Långedragslinjen skall, om spårvägsstyrelsen så föreskriver, genast och på en gång erläggas det högre avgiftsbeloppet av resp. 30 öre eller 20 öre enligt § 2 eller en krona enligt § 5 av resande, som påstigit före taxegränsen, oavsett var resan avslutas.

Spårvägens utgifter hava i allmänhet kunnat täckas av inkomsterna, även om man medtager de beräknade beloppen för räntor och avskrivningar. Kristidsåren 1918—1921 utgöra dock undantag härutinnan; och under åren 1918 och 1919 förslogo icke inkomsterna att täcka ens driftsutgifterna.

Nedgången under år 1908 i kurvan för anläggningskostnaden i den grafiska tabellen å sidan 60 beror på att den elektriska

Nettovinst. Förlust. Driftsunderskott

ångkraftcentralen nämnda år övertogs av stadens elektricitetsverk. I kurvan för totala utgifter i nämnda tabell ingår icke någon avsättning till personalens pensionering.

För att kunna möta de i framtiden kommande pensionerna hava stadsfullmäktige den 22 december 1927 efter framställning av spårvägsstyrelsen beslutat uppläggning av en spårvägens pensionsfond, vilken för närvarande uppgår till kr. 305.805: —.

Det i spårvägen nedlagda kapitalet uppgick vid 1929 års början till kr. 20.957.259: 12 och utgjorde det bokförda värdet av anläggningen vid samma tid kr. 10.204.914: 60. Under den tid, staden innehaft spårvägen, har driftsöverskottet för varje år t. o. m. år 1920 inbetalats till stadskassan och har detta för åren 1900--1920 uppgått till kr. 6.429.847: 74. Denna summa motsvarar således ränta och amortering å spårvägens andel i stadens lån samt den vinst, som spårvägen lämnat under samma tidsperiod. Därvid kan anmärkas att spårvägsdriften lämnat överskott alla år med undantag av åren 1918 och 1919, under vilka år förlusten täcktes av överskott från tidigare år. Under år 1921 kunde ingen inbetalning verkställas. Fr. o. m. 1922 har spårvägen varje år till stadskassan inbetalat den å spårvägen löpande andelen i stadens amorteringslån med sammanlagt t. o. m. år 1928 kr. 5.363.431:83, varav ränta kr. 4.136.154:97 och amortering kr. 1.227.276: 86. Under åren 1922 och 1923 erhöll spårvägen av skattemedel sammanlagt kr. 722.700: — till omläggning av spår och under de följande åren 1924--1928 kunde ett driftsöverskott av sammanlagt kr. 3.236.825: -- inbetalas till staden. Till stadskassan har således för åren 1900--1928 inbetalats sammanlagt kr. 14.307.404: 57, därvid ovanstående kr. 722.700: — äro frånräknade.

Spårvägens andel i av staden upptagna amorteringslån uppgick vid 1929 års början till kr. 12.358.799: 01, varå räntor och amortering årligen betalas med kr. 929.687:01. Enligt det senast verkställda bokslutet för år 1928 uppgick den verkliga nettovinsten till kr. 70.198: 70, sedan räntor och amorteringar samt även behöriga avskrivningar och beräknad erforderlig avsättning till pensionsfonden fråndragits inkomsterna.

Hästspårvagn, täckt

Vagnar

Hästspårvagnarna rymde 16 sittande passagerare inuti vagnen och 6 stående på bakre plattformen. Vagnarna drogos av en häst, utom uppför stigningarna i Kungsportsavenyen och Viktoriagatan, där s. k. hjälphäst användes.

Samtliga hästspårvagnar voro målade i en på den tiden omtyckt brun färgton, s. k. vagnsbrunt, med lister och några mindre ytor i gul färg. År 1900 utgjordes vagnparken av 29 st. täckta och 14 st. öppna hästspårvagnar. Med anledning av införandet av fri övergång mellan de olika linjerna ökades passagerareantalet så, att 6 nya hästspårvagnar måste anskaffas, 3 st. täckta och 3 st. öppna. Dessa tillverkades enligt sammaÖppen släpvagn (öppen hästspårvagn, ombyggd till släpvagn) Hästomnibus 1896

modell som de förutvarande av vagnfabrik i Göteborg, men anordnades så, att de efter elektrifieringen lätt skulle kunna omändras från meterspår till normalspår och användas som släpvagnar.

Motorvagn 1902

Vagnarna, som under spårvägsbolagets tid icke voro uppvärmda under vintern, försågos år 1900 med värmeapparater, en under varje säte mitt i vagnen, avsedda att eldas med kolbriketter. Från varje värmeapparat utgingo två rökrör, vilka voro framdragna under sitsarna och utmynnade under golvet vid vagnsgavlarna. Värmeapparaternas asklådor, vilka voro försedda med reglerbara draghål, stucko ned under vagnsgolvet, så att askan kunde tömmas utifrån.

Motorvagn 1902, interiör

Varningssignaler gavs av kusken genom en framför honom i takkanten upphängd ringklocka. Signalerna åstadkommos genom att kläppen sattes i rörelse medelst en i densamma fastsatt läderrem. Många kuskar

åstadkommo högst konstmässiga och för var och en karaktäristiska signalkombinationer genom den färdighet, de förvärvade sig att hantera klockkläppens lädersnöre.

De första vagnarna för den elektriska driften levererades 1902 och utgjordes av 46 st. motorvagnar och 8 st. täckta släpvagnar, varjämte de tre förutnämnda täckta hästspårvagnarna och samtliga öppna hästspårvagnar omändrades till släpvagnar.

De nya elektriskt drivna vagnarna hade längsgående bänkar med 20 sittplatser samt rymde 8 stående passagerare på främre och 10 på bakre plattformen. Vagnarna kunde således medtaga 38 passagerare. Varje motorvagn var försedd med två motorer à 25 hk., och hjulbasen var 1,8 meter. Vagnarna målades i Göteborgs stads färger, blått och vitt, vilken färg fortfarande användes för såväl spårvagnar som spårvägens omnibusar.

Uppvärmningen skedde med samma kolbriketteldade apparater som förut anskaffats för hästspårvagnarna.

Öppen släpvagn 1906

Under år 1903 anskaffades ytterligare 6 täckta motorvagnar samt 7 st. motorvagnar och 10 st. släpvagnar med inbyggda sidor endast till ryggstödshöjd och därovanför helt öppna. De senare, som av trafikanterna i dagligt tal kallades för »förkylningsvagnar», ändrades följande år till täckta genom att fönster insattes; och tvärsätena ersattes med längsgående säten såsom å övriga täckta vagnar. Under åren 1904 och 1905 omändrades en del av de täckta släpvagnarna, vilka alla förut hade motorvagnstruckar, till s. k. länkaxelvagnar; och de därigenom frigjorda truckarna användes till motorvagnar, vilkas korgar dels nyinköptes och dels tillverkades i spårvägens reparationsverkstad.

Motorvagn, 1909 års modell

År 1906 nyinköptes fem täckta släpvagnar med länkaxelupphängning och 2,25 m. hjulbas samt 10 helt öppna släpvagnar för enbart sommartrafik. Dessa hade i likhet med de öppna hästspårvagnarna tvärsitsar över hela vagnens bredd, så att konduktören under vagnens fart måste gå på fotsteget vid vagnssidan för att upptaga avgiften. Då detta var riskabelt, upptogs sedermera en gång i vagnen genom att uppdela tvärsitsarna i två delar med plats för resp. 2 och 1 passagerare. För den under byggnad varande Långedragslinjen beställdes 3 st. s. k. enaxliga boggievagnar. Under sistnämnda år infördes vidare å alla vagnar elektrisk ringledning med tryckknappar för passagerarna.

Under år 1907 anskaffades 6 st. täckta motorvagnar av 1902 års modell

Boggievagn 1922 Boggievagn, interiör

men med dubbeldörrar till vagnskorgarna, varjämte 10 st. täckta släpvagnar omändrades till motorvagnar.

Motorvagn, 1921 års modell

Alla täckta vagnar hade helt öppna plattformar. Efter försök med olika plattformsskydd inköptes år 1908 12 st. motorvagnar, å vilka plattformarnas främre del inbyggts. Påföljande år uppsattes på prov även plattformsdörrar på några vagnar, och under de närmast följande åren ombyggdes plattformarna på samtliga motorvagnar till helt täckta med dörrar.

Med de under de därpå följande åren successivt anskaffade vagnarna utgjordes vagnparken vid 1920 års slut av följande:

Länkad vagn (”tvårumochkök”)

motorvagnar

151 st.

» 1-axliga boggie-

3 »

släpvagnar, täckta

72 »

» f. d. hästspårvagnar, täckta

3 »

» öppna

20 »

godslokomotiv

9 »

godssläpvagnar

26 »

liksläpvagnar

4 »

1921 utökades vagnparken med 10 st. motorvagnar med längre plattformar, rymmande 16 stående på främre och 18 på bakre plattformen. Sittplatserna voro fortfarande 20. Underredet var av annan konstruktion än de tidigare vagnarnas. Hjulbasen var ökad till 2,5 meter.

Följande år levererades 4 st. boggievagnar för Långedragslinjen med 48 sittplatser på tvärsäten samt 38 ståplatser på plattformarna. Vagnarna äro 2,65 meter breda samt utrustade med 4 motorer och tryckluftsbroms.

Länkad vagn, interiör

Släpvagn ("zeppelinare") 1923

Under de följande åren har större delen av de gamla täckta vagnarna med små plattformar ombyggts till 1921 års modell med nya plattformar och nya underreden med 2,6 meters hjulbas. Härigenom har platsantalet ökats till 54 för motorvagnarna och 60 för släpvagnarna. Motorvagnarna hava samtidigt försetts med kraftigare bromsinrättningar samt kraftigare och modernare elektrisk utrustning.

Under åren 1922 och 1923 gjordes försök att sammanbygga två gamla motorvagnar till en ny motorvagn, s. k. länkad vagn, avsedd att betjänas av en fast konduktör. Sedan ena plattformen på vardera av de till hopbyggnad avsedda vagnarna borttagits, hoplänkades de sålunda fria vagnsgavlarna medelst en särskilt tillverkad mellankupé, rymmande 20 st. ståplatser. Påstigning sker å främre plattformen och avstigning från mellankupén varest konduktören har sin plats.

Plan av olika vagntyper Den resande erlägger avgiften vid passerandet av konduktören. Endast 11 st. sådana vagnar, »tvårumochkök», som de populärt kallas, finnas. Då de äro synnerligen trånga, såväl på den lilla plattformen vid påstigningen, som genom mellankupéns otillräckliga bredd, äro de icke särskilt omtyckta av trafikanterna.

Den första omnibusen 1923

Under dessa år utbyttes de gamla besvärliga »svängom»- eller vändbyglarna mot s. k. saxbyglar och elektricitetsmätare infördes på vagnarna.

För att möta utställningstrafiken 1923 anskaffades 20 st. halvtäckta släpvagnar, vilka hava på- och avstigningsdörrar mitt på vagnen samt ståplatskupé i mitten och sittplatskupéer i ändarna. De rymma 24 sittande och 28 stående passagerare. För att kunna använda vagnarna jämväl vintertid hava sedermera de nedre vagnssidorna plåtbeklätts och löstagbara fönster insatts på sidornas övre delar. Vagnarna äro av länkaxeltyp med 3 meters hjulbas och kallas allmänt av personalen för »zeppelinare». Under år 1927 färdigbyggdes å spårvägens reparationsverkstad 5 st. 2-axliga motorvagnar av 1921 års typ, med 2,15 meters bredd samt försedda med tvärsitsar och rymmande 57 passagerare.

Under år 1928 utbyttes skivbromsarna på ett 30-tal släpvagnar mot s. k. tångbromsar.

Omnibus, 1928 års typ Omnibus 1928, interiör

Antal vagnar är 1900–1928

Den omnibustyp, som vid omnibustrafikens införande vid Göteborgs Spårvägar i början av år 1923 först kom till användning, hade en längd och bredd av resp. 6,8 och 2,0 meter. Vagnen, som hade en tjänstevikt av c:a 4.700 kg. och en hjulbas av 4,2 meter, rymde 20 sittande passagerare å längsgående bänkar samt hade 10 ståplatser på gången mellan bänkarna. Chassiet var av vanlig lastbilstyp, alldenstund speciella omnibuschassier vid ifrågavarande tidpunkt ännu ej tillverkades. Härigenom blev vagnsgolvet beläget på en höjd av c:a i meter över marken, vilket gjorde vagnarna mycket höga och på- och avstigning synnerligen obekväm. Motorn var 4-cylindrig och utvecklade c:a 40 hk.

År 1926 anskaffades några flera vagnar med större längd, så att plats erhölls för

Plan av olika omnibusar 1923—1928

24 sittande och 12 stående personer. Vagnarna gjordes även lägre, så att man kom upp på plattformen genom enbart två trappsteg.

Medeltal av antal platser pr vagn, 1901--1928

1928 års bustyp blev ännu större och lämnar plats för 28 sittande och 14 stående passagerare. De yttre dimensionerna äro 8,15 m. i längd och 2,25 m. i bredd med en hjulbas av 5,4 meter samt 6-cylindrig motor om 75hk.

Samtliga vagnar, även de första, hava luftringar och betjänas av endast en man, föraren.

Hästmönstring

Stallar och verkstäder

Stallarna för spårvägsbolagets hästar och materiel voro belägna i kvarteret Dämmet i nuvarande stadsdelen Gårda. Häststallarna voro av sten och rymde 150 hästar och vagnskjulet var av trä, med plats för 45 vagnar. Dessutom funnos utrymmen för fourage, smedja och hovslageri, sadelmakeri, snickare- och målareverkstad m. m.

Bilden här ovan visar en av de årligen återkommande, av poliskammaren företagna s. k. mönstringarna, varvid kontrollerades, att all

spårvägens materiel var i sådant skick, att trafiken under det närmaste året kunde fortgå på ett betryggande och tillfredsställande sätt.

Trafikkontor, verkstäder och vagnhall vid Stampgatan 1902

För att rymma det under år 1900 utökade antalet vagnar och hästar blevo såväl vagnskjul som stallar provisoriskt tillbyggda.

Sedan tomter och byggnader i Gårda fr. o. m. år 1903 ej längre erfordrades för hästspårvägsdriften, överlämnades desamma till drätselkammarens förvaltning.

De för den elektriska driften uppförda vagnstallarna eller vagnhallarna som de numera vanligen kallas, voro tre stycken, nämligen »Stampgate-hallen», rymmande 70 vagnar av den då använda vagntypen, »Majorna-hallen», rymmande 12 vagnar, och »Järntorgshallen», rymmande 12 vagnar.

Den senare byggdes av trä, de båda övriga av sten. Vid Stampgatan hopbyggdes med hallen jämväl trafikkontor och reparationsverkstäder.

Majornahallen 1902

I samband med anläggningen av Mölndals- och Långedragslinjerna uppfördes mindre vagnskjul dels vid Mölndalsbro i Mölndal för sex vagnar och dels vid Saltholmen i Långedrag för likaledes 6 vagnar.

Under år 1907 utbyggdes Majornahallen till dubbla storleken och Stampgatehallen fullbyggdes året därpå, varigenom plats bereddes för 100 vagnar.

Då ytterligare markutrymme vid eller i närheten av de då befintliga hallarna icke fanns disponibelt, beslöto stadsfullmäktige, på förslag av spårvägsstyrelsen, den 23 maj 1918 att upplåta 14 kv.

Bolmörten i stadsdelen Kungsladugård till uppförande därstädes av trafik- och huvudkontorsbyggnad, vagnhallar med rangerbangård, verkstadsbyggnad, värmecentral, m. m. för en då beräknad kostnad av sammanlagt kr. 5.940.000: —, med iakttagande därav att tills vidare endast de mest nödvändiga byggnaderna skulle uppföras, nämligen en vagnhall med rangerbangård, för en beräknad kostnad av kr. 3.835.700: —.

Vagnhallen i Kungsladugård 1921

För att avhjälpa den mest överhängande bristen på vagnhallsutrymme hade å samma tomtområde redan föregående år uppförts ett provisoriskt träskjul, rymmande 32 vagnar, numera använt för lok- och lastvagnar, m. m.

I kvarteret Bolmörten pågingo husbyggnadsarbetena under åren 1918—1921, men planen ändrades under arbetets gång så till vida, att

byggnader för kontor och verkstäder icke uppfördes, utan blev istället fastigheten Drottninggatan 33 inköpt till kontor och de gamla verkstäderna vid Stampgatan utvidgade och moderniserade, vilket kunde ske delvis därigenom, att målareverkstaden förflyttades till den gamla Majornahallen, varest den fortfarande är förlagd.

Vagnhallen i Kungsladugård 1921, interiör

Byggnaderna vid Kungsladugård inskränkte sig därför till att omfatta byggnad för vagnar med en mindre reparationsverkstad och förråd samt värmecentral, den senare jämväl inrymmande beklädnadsförråd m. m. och några bostadslägenheter. Kostnaden blev ändock synnerligen hög, nämligen omkring 4.460.000 kronor.

Vagnhallen, som ursprungligen planerats för 200 vagnar, rymmer nu endast 160 vagnar, sedan deras plattformar blivit förlängda.

Verkstaden 1902

För närvarande finnas följande vagnhallar:

vid Stampgatan

rymmande

80

vagnar

» Järntorget

»

8

»

» Mölndal

»

4

»

» Saltholmen

»

4

»

och

» Kungsladugård

»

160

»

Då dessa vagnhallar äro otillräckliga, pågå underhandlingar om

förvärv av ytterligare behövligt markområde med lämpligt läge för ny vagnhall.

Verkstaden 1923

De år 1902 uppförda reparationsverkstäderna vid Stampgatan upptogo en golvyta av sammanlagt något över 1.000 kvm., men innehålla nu, sedan de under åren 1922 och 1923 utvidgats och moderniserats, en golvyta av c:a 3.000 kvm.

För omnibusarna uppfördes år 1923 ett provisoriskt garage på gasverkets tomt vid Gullbergs Strandgata, rymmande 6 vagnar, samt ett mindre garage med reparationsverkstad vid Stampgatehallen. Sedan det i år nyuppförda garaget vid Friggagatan färdigställts och tagits i bruk, övertages

garaget vid Gullbergs Strandgata av gasverket och garaget vid Stampgatehallen apteras till bussreparationsverkstad.

Omnibusgaraget vid Friggagatan, under byggnad aug. 1929

Det nya garaget vid Friggagatan kommer att i sin första utbyggnad rymma 30 vagnar samt beräknas med bensintappstation och alla övriga tillbehör kosta 285.000 kronor.

Bananläggning och strömtillförsel

De räler, varav hästspårvägens spår byggdes, bestodo av en upp- och u-skena, i ena kanten försedd med en ränna för vagnens hjulfläns. Denna järnskena var fastkrampad på längsgående syllar av 3" plank, ställda på högkant och profilerade på överkanten efter skenans sektion. Långsyllarna voro i sin tur fastspikade på tvärsyllar med 4 fots inbördes avstånd. Banan var meterspårig samt enkelspårig med mötesspår, avpassade för resp. 10 och 5 minuters trafik.

Denna spårbyggnad torde efter färdigställandet icke hava undergått några andra väsentligare förändringar än nödvändiga utbyten av syllar etc., varför densamma vid stadens övertagande befann sig i ett mindre tillfredsställande skick, särskilt beträffande skenskarvarna. Då det också var tydligt, att den planerade elektrifieringen icke skulle kunna vara genomförd förrän efter 2 à 3 år, måste omfattande skarvreparationer genast vidtagas. Dessa utfördes genom att lossa och upplyfta skenändarna och på de längsgående träsyllarna under skenskarvarna lägga särskilt tillsmidda profilskarvjärn av järnplåt, varefter såväl skarvjärn som skenor åter fastkrampades i syliarna.

Den nya spåranläggningen utfördes med normal spårvidd, 1,435 m. samt dubbelspårig med ett spåravstånd av 2,5 meter från mitt till mitt.

Spårets underbädd utgjordes av ett 30 cm. tjockt skärvlager, som sammanvalsades med ångvält under vattenspolning och påskyffling avRitning över spårbyggnad för hästspårvägen

Arbetsritning för spårunderbädd, 1901

morängrus. Härigenom blev underbädden kompakt och ogenomtränglig för vatten.

På detta underlag monterades rälsen, vilken var av Phoenix profil 25 b med en vikt av 42 kg. per meter skena.

Skenorna sammanskarvades med s. k. fotskarvjärn, vilka efter pådrivningen fastskruvades med 6 st. skarvbultar. Då skenorna skulle användas för den elektriska strömmens återledning, försågs varje skarv med två stycken s. k. elektriska skenförbindningar, vardera av 50 kvmm. rundkoppar.

Schaktningen för underbädden påbörjades av Gatu- och Vägförvaltningen den 28 september 1901; och spårmonteringen, som utfördes av spårvägen, påbörjades den 11 oktober samma år.

Underbädden visade sig efter några år icke motsvara de förväntningar, man ställt på densamma. Dagvattnet, som nedträngde genom

Rälsprofil 1902 Montering av skenor i Karl Johansgatan 1901

stensättningen och utefter skenorna, kunde icke tillräckligt hastigt avrinna, utan samlade sig omkring skenfoten och verkade förstörande på understoppningen, särskilt vid skarvarna.

Spårvägsarbeten i Aschebergsgatan 1911

Vid utläggning av spår till Kapellplatsen år 1911 utfördes därför underbädden av en skärvbädd, som ej tätades utan i stället försågs med en i bäddens underkant och mitt förlagd längsgående dränering av 4" cementrör, på lämpliga ställen förbundna med avloppsledningsnätet. Denna dränerade underbädd har på ett betydligt bättre sätt visat sig fylla sin uppgift och har därför kommit till användning vid alla efter denna tid utförda nyanläggningar och, om möjligt, även vid ombyggnad av äldre spår.

Efter c:a 20 års användning voro de åren 1901—1902 inlagda rälerna så starkt förslitna, att desamma efter hand måste ersättas med nya. Med

anledning av att den rullande materielen under tiden visat starka tendenser till viktökning, valdes vid det första rälsinköpet, som kunde göras efter kriget, år 1920, en grövre typ, nämligen normal profil 4 och 4 a. Den senare,

avsedd för kurvor, har något bredare ränna och tjockare rännfläns än N. P. 4, vilkens vikt är 58 kg. per m. Dessa profiler hava sedermera använts såväl vid nyanläggningar som ombyggnader av äldre spår.

Arbetsritning till mderbädd, nyare

I samband härmed har spåravståndet, där gatuutrymmet det medgivit, ökats från 2,5 till 3,2 meter.

Icke heller skenskarvarna med fotskarvjärn visade sig tillräckligt hållbara, utan gåvo mer och mer efter. Vid den under år 1914 verkställda utläggningen av dubbelspåret till Kviberg utfördes därför skarvningen, under överinseende av firman Elektro-Thermit i Berlin, med s. k. thermitsvetsning. Erfarenheterna från dessa thermitsvetsningar hava

varit uteslutande goda. Ett och annat skarvbrott har visserligen förekommit, men, då dessa ej förorsakat vare sig driftsavbrott eller annan nämnvärd olägenhet, utan endast litet förtret och reparationskostnad, sakna de praktisk betydelse. Deformationer i skenytan vid skarvarna hava ej heller förekommit vid de thermitsvetsade anläggningarna, utan rälsen verkar som helt genomgående sträng. All skenskarvning, såväl vid nyanläggningar som omläggningar, har därefter verkställts medelst thermitsvetsning. Försök hava även gjorts med elektrisk fastsvetsning av skarvjärnen, men resultaten hava ej varit fullt tillfredsställande, varför metoden nu endast kommer till användning vid reparation av äldre skarvar.

Rälsprofil NP4

Ar 1919 inköptes på prov 6 st. spårväxlar av gjutstål med 12—14 % manganhalt. Dessa s. k. manganstålsväxlar visade sig hava mycket stor

slitstyrka, jämfört med de tidigare använda växlarna, vilka voro sammanbyggda av stålräler av samma slag som rälerna.

Gammal skarv

Trots manganstålsväxlarnas jämförelsevis höga pris visa de god ekonomi och användas därför numera, sedan de tillverkas inom landet, i alla huvudspår med starkare trafik.

Automatiska växelomläggningsapparater inmonterades under år 1924 på 6 ställen och 1925 utökades antalet med ytterligare 5 st. Medelst denna anordning kan vagnföraren, utan att stanna vagnen, på ett bekvämt sätt omlägga växeln till önskad körriktning genom att hålla kontrollerveven på o-läget resp. körläge, då vagnsbygeln passerar det i kontaktledningen framför växeln anordnade kontaktstycket.

Thermitsvetsad skarv

Vid reparationsarbeten å spår, växlar och spårkryss har sedan 1922

använts elektrisk svetsning. Ett transportabelt svetsningsaggregat är för detta ändamål numera så gott som dagligen i arbete å spårvägsnätet.

Järntorget efter spåromläggningen 1923

S. k. reffelbildning å skenorna har under åren rikligt förekommit; och ständigt fortgående slipningar av rälsytan hava måst företagas för att motverka dessa missbildningar. Olika sätt och apparater för denna slipning hava provats. Numera användes huvudsakligast ett motorlokomotiv, försett med mot rälsen anliggande smärgelklotsar, som köres fram och tillbaka över de angripna sträckorna.

Skenornas understoppning har ända till slutet av år 1921 utförts för hand med s. k. stopphackor. Efter provning av åtskilliga mekaniska

Svetsningsaggregat

Smärgellokomotiv för bortslipning av ref felbildning å skenorna Stoppningsaggregat 1928

Ångkraftcentralen 1902

stoppapparater, utföres stoppningen numera med tryckluftsverktyg. Den komprimerade luften erhålles från en motorkompressor, monterad å lastbil, för att lätt kunna förflyttas till de olika arbetsplatserna.

Interiör av ångpannerummet 1902

Vid tiden för spårvägens elektrifiering innehade två olika elektriska bolag koncession på distribution av elektrisk energi inom staden.

Då elektrisk energi till spårvägarna icke kunde erhållas vare sig från något av dessa bolag, eller från annat håll, anlade spårvägen en egen ångkraftcentral i hörnet av Surbrunns- och Badhusgatorna.

Interiör av maskinhallen 1905

Grundläggningen påbörjades i maj 1901 och kraftstationen togs i regelbunden drift fr. o. m. augusti 1902.

Den maskinella utrustningen bestod av 3 st. likströmsgeneratorer om vardera 275 kW vid en spänning av 600 volt. I pannhuset voro installerade 3 ångpannor av s. k. Tischbeintyp om vardera 200 kvm eldyta. Det elektriska ställverket omfattade instrument och apparater förutom för ovannämnda generatorer även för hjälpmaskinerier, 10 st. utgående matarkablar och ett buffertbatteri. Det senare bestod av 291 element med en kapacitet av 444 amp. tim. vid en timmas urladdning.

Under år 1905 utökades den maskinella utrustningen med ytterligare

ett ångmaskinaggregat med tillhörande ångpanna, varjämte 2 år senare installerades 2 boostermaskiner för kablarna till de båda långlinjerna Mölndal och Långedrag. Samtidigt ökades buffertbatteriets kapacitet till 1100 amp. tim. vid 1 timmas urladdning.

Diagram över energiförbrukning och strömkostnad

Kraftstationen väckte på sin tid rätt livligt intresse i tekniska kretsar på grund av den goda bränsleekonomien. Kolkostnaden understeg i regel 2 öre per alstrad kilowattimma, vilket på den tiden var synnerligen gynnsamt för en så liten anläggning.

Sedan stadsfullmäktige den 21 december 1906 beslutat, att staden själv

skulle övertaga all distributionen av elektrisk energi till inom staden boende konsumenter, utbyggdes spårvägscentralen för att inrymma härför erforderligt maskineri och ackumulatorbatteri, och när denna nya anläggning var färdig, övertog elektricitetsverket även driften av spårvägscentralen den 1 juni 1908.

Kabelläggning 1902

Den högsta under nämnda år förekommande belastningen å 600 voltsnätet, genom vilket distribueras energi för såväl spårvägarna som hamnkranarna, uppgick till 1230 kW, och har denna med åren ständigt ökats, så att den numera uppgår till c:a 3300 kW.

Elektricitetsverket upprätthöll under åren 1908—09 driften medelst

ånga, men sedan verket år 1910 anslutits till Trollhätte Kraftverk, har Göteborgs Spårvägar drivits medelst omformad energi från kraftverket med ångkraft såsom reserv vid inträffande störningar i kraftöverföringen.

Ledningsbild 1902 från Park- och Viktoriagatorna

Under år 1920 demonterades den maskinella utrustningen i gamla spårvägscentralen, vilken även ombyggdes för att inrymma ångturbingeneratorer, och visade det sig att man då kunde inrymma ångmaskinerier för sammanlagt 16000 kW i samma maskinsal, där ursprungligen installerats ångmaskindrivna generatorer om sammanlagt 1100 kW.

Spårvägsdriftens behov av ökad effekt har medfört utläggning av nya matarkablar, vilkas antal numera uppgår till 23 st., anslutna till såväl elektricitetsverkets huvudstation som till 2 av dess understationer.

Ovanjordsledningen utgjordes av en 65 kvmm. hårddragen koppartråd av 8-formig sektion, upphängd c:a 6

meter över spårets mitt medelst spänntrådar av galvaniserad ståltråd, vilka i sin ordning äro fastsatta i husväggar eller särskilt uppsatta ledningsstolpar av järn, s. k.

Mannesmann- eller rörstolpar i stadens centrala delar och fackverksmaster i utkanterna.

Montagebil

Ledningen är dubbelt isolerad från jord medelst hårdgummiisolatorer. I den salthaltiga luft, som ofta uppträder i staden på grund av dess läge nära havet, har hårdgummiisoleringen visat sig mindre lämplig, varför övergång numera sker till porslinsisolatorer, sedan försök med dessa under år 1926 visat gott resultat. Kontakttrådens area har fr. o. m. år 1925 vid såväl nyanläggninger som omläggningar ökats från 65 till 85 kvmm.

Förvaltning och personal

Sedan stadsfullmäktige den 9 september 1875 beslutat tillsätta en beredning för att inkomma med utredning och utlåtande över ett förslag av stadsfullmäktigeledamoten A. Philipsson »Om åtgärder för befrämjande av spårvägssystemet» i Göteborg, utsågo stadsfullmäktige den 16 september 1875 till ledamöter i beredningen herrar majoren J. G. Richert, juris kandidaten A. Philipsson, konsuln C. G. Prytz, handlanden A. Kobb och ingenjören James Keiller.

Beredningens arbete resulterade, som förut sagts, däri att stadsfullmäktige den 18 oktober 1877 lämnade 40-årig koncession å anläggning och drift av hästspårvägar.

Den interimsstyrelse, stadsfullmäktige den 7 december 1899 tillsatte för att förvalta de av staden fr. o. m. 1 januari 1900 övertagna hästspårvägarne, utgjordes av herrar grosshandlaren August Koch, grosshandlaren Vilh. Henriques, fabrikören Gustaf Boman, direktören Knut Mark och konsuln Anders Mellgren.

Redan i slutet av år 1899 tillsatte interimsstyrelsen över spårvägarna stadens byggnadschef, ingenjören Figge Blidberg, att jämte egen befattning tillsvidare vara chef för spårvägarna samt en assistent, att under spårvägschefen närmast handhava driften.

Efter trafikens slut den 31 december 1899 kl. 12 midnatt mottog assistenten å stadens vägnar genom bolagets trafikinspektor å bolagets vägnar hästspårvägarna, samtidigt som stadens innevånare firade sekelskiftet.
Spårvägsstyrelsen 1902

Med undantag av verkställande direktören i The Gothenburg Tramways Company Ltd och trafikchefen övergick den i januari 1900 all bolagets personal i stadens tjänst.

Denna personal utgjordes av 1 kamrerare, 1 trafikinspektor, 2 kassörskor, 33 kuskar, 33 konduktörer, 7 fridagsavlösare för dessa, 5 förspannskuskar och 4 spårrensare samt 1 stallmästare, 1 fodermarsk, 19 stalldrängar, 3 vagnputsare, 3 hovslagare med var sin hjälpare, 1 vagnmakare, 1 sadelmakare, 1 snickare, 2 målare och 19 ridpojkar ävensom 33 man extra eller tillfällig personal, vilka kunde inkallas vid behov, eller sammanlagt 173 personer.

Den ovan omnämnda interimsstyrelsen blev den 3 maj 1900 förstärkt med herrar professorn Aug. Wijkander, kaptenen John Nyström och lektorn Fr. H. Lamm, med uppdrag att till fullmäktige avlämna

fullständigt förslag till plan för den beslutade elektriska spårvägsanläggningen, jämte till planen hörande ritningar och detaljbestämmelser.

Grupporträtt av personal frän hästspårvägen

Spårvägsstyrelsen bemyndigades av stadsfullmäktige den 7 juni 1900 att tillsätta en direktör för spårvägarne och blev ingenjören J. Sigfrid Edström utsedd att vara direktör fr.o.m. den 1 oktober 1900. Direktörer hava därefter

varit

Ingenjör Erland Zell

1903--1919

» Gotthard Dieden

1920

» Ivar Wendt

1921--1926

» C. A. Reuterswärd

1927--

Under år 1900 tillsattes ytterligare en trafikinspektor och en stallmästare för att alternera med de förutvarande.

Som exempel på svenska kronans dåvarande penningvärde kan anföras, att avlöningen till ordinarie kusk utgick med kr. 76: — och till ord. konduktör med kr. 71: — pr mån. samt till yrkeskunniga hantverkare med kr. 2: 50 till 3: 25 per dag. Stalldrängarnas avlöning var kr. 2: 25 per dag.

Enligt stadsfullmäktiges beslut den 11 april 1900 förvaltas spårvägen av en av stadsfullmäktige vald styrelse, bestående av 5 ordinarie ledamöter och 3 suppleanter. Ledamöterna väljas för 3 år i sänder och suppleanterna för 1 år.

Ledamöter av nuvarande styrelse äro:

kassören Hugo Larsson, ordförande

vald 1922

redaktören Emil Rosén, v. ordförande

» 1925

bandirektören A. Larsson-Ryhagen, kassaförvaltare

» 1927

ingenjören A. J. Eduards, v. kassaförvaltare

» 1929

riksdagsmannen Curt Larsson, ledamot

» 1926

verkstadsarbetaren J. A. Jonasson, suppleant

» 1926

sågverksarbetaren Viktor Svensson, suppleant

» 1927

trafikdirektören Per Lagerberg, suppleant

» 1929

Styrelsens sekreterare var under åren 1900--12 oktober 1917 numera borgmästaren Bernhard Lindberg. Assessorn Carl Schager upprätthöll befattningen från den 12 oktober 1917 till sin död den 29 april 1927, då han efterträddes av den nuvarande sekreteraren e. o. hovrättsnotarien Fr. Gustafson.

Sedan spårvägen elektrifierats, voro vid 1902 års slut anställda:

vid huvudkontor och kraftstation

14

» trafiken

165

» spåranläggningen

12

» vagnhallarna

31

» verkstaden

46

Summa

268

personer

Redan under följande år ökades personalantalet till 346 personer. Ökningen har därefter fortgått till år 1920, då maximum nåddes med 1.556 anställda personer.

De följande åren visa nedgång och antalet vid 1928 års slut var följande:

vid huvudkontoret

30

» trafikavdelning

848

» banavdelningen

80

» vagnhallarna

143

» verkstäderna och förråden

107

pensionärer

19

Summa

1.227

personer

Såsom en följd av den nu uppträdande trafikökningen har emellertid personalen åter ökats under innevarande år och uppgår för närvarande till 1.254 personer.

Under hösten 1906 pågick lönerörelse bland trafikpersonalen; och trafikinställelse ägde med anledning därav, såsom förut berörts, rum från och med den 18 augusti. Sedan överenskommelse slutligen träffats, återupptogs trafiken den 23 augusti kl. 8 e. m. och arbetsförhållandena reglerades genom »Allmänna bestämmelser angående arbets- och löneförhållanden vid Göteborgs stads spårvägar att jämväl i tillämpliga delar lända till efterrättelse vid träffandet av personliga arbetsavtal».

Denna överenskommelse kompletterades den 22 oktober 1906 med »Bestämmelser angående arbets- och löneförhållanden för vid Göteborgs stads spårvägar anställd verkstadspersonal». Enligt dessa bestämmelser begränsades arbetstiden för trafikpersonalen till i medeltal 9 tim. per dygn och för övrig personal till 10 timmar för dagarbete och 8 timmar för nattarbete. Trafikpersonalens avlöning blev höjd från 85:— till 90:— kronor per månad med 6 ålderstillägg ä 5 kr. per mån. efter 2, 4, 6, 8, 10 och 12 års tjänst. Lägsta timpenningen skulle vara 30 öre för fullgod man, varjämte övertids- och nattarbete skulle betalas med 50 öre per timma.

Antal anställd personal och till densamma utbetalade avlöningar 1900—1928

Dessa bestämmelser uppsades av personalen att upphöra fr. o. m. 1 januari 1909 och sedan därefter underhandlingar förts, slöts nytt avtal den 28 maj 1909, gällande till 1913 års slut och innebärande den huvudsakliga ändringen att månadslönerna höjdes med kr. 5:— och timlönerna i proportion därtill, varjämte den ordinarie trafikpersonalens fri- och semesterdagar ökades från 55 till 60 per år.

Spårvägspersonalen i Slottsskogen den 20 aug. 1906

Trots detta avtal indrogs största delen av personalen i den den 4 augusti 1909 påbörjade s. k. storstrejken. Under tre dagar lämnade successivt 588 personer sin tjänst av de 802 då anställda.

Med anledning av att delvis ny personal antagits och inövats, blevo vid storstrejkens slut 105 ordinarie förare och konduktörer icke återtagna.

Det nu gällande avtalet ingicks under år 1923 att gälla till 1 oktober år efter år med tre månaders uppsägningstid. Under årens lopp hava dock smärre förändringar överenskommits, utan att avtalet i sin helhet behövt uppsägas. Avtalet är dock nu uppsagt av personalen att upphöra att gälla fr. o. m. 1 oktober 1929. Av denna anledning pågå underhandlingar om nytt avtal mellan Göteborgs Avlöningsnämnd och Svenska Kommunalarbetareförbundets Samorganisation i Göteborg.

Den 27 maj 1885 bildade spårvägspersonalen sin första fackförening, vilken under år 1905 anslöts till Svenska Spårvägsmannaförbundet.

Efter storstrejken 1909 upplöstes Svenska Spårvägsmannaförbundet och personalen bildade under år 1910 fristående kamratföreningar, en omfattande trafikpersonalen och en verkstads-, hall- och linjepersonal. Dessa

föreningar äro sedan 1914 anslutna till det under tiden bildade Svenska Kommunalarbetareförbundet och dess Samorganisation i Göteborg; verkstads-, hall- och linjepersonal såsom avdelning N:r 47 samt trafikpersonalen såsom avdelning N:r 53. Avdelningarna äro jämväl anslutna till Arbetarnas Bildningsförbund, och ett flertal studiecirklar äro varje år i verksamhet.

Befälspersonalen är sammansluten i en kamratförening: Spårvägens Befälsförening och en del jämväl i Svenska Kommunalarbetareförbundets avdelning N:r 142.

I början av år 1910 bildade befälspersonalen en sjukkassa, Spårvägsbefälets Sjukkassa, vilken trädde i verksamhet fr. o. m. 1 juni 1910.

Spårvägspersonalens Sjuk- och Begravningskassa bildades den 27 november 1885. Medlemsantalet överstiger nu 1000-talet, och kassans tillgångar uppgå till närmare 15.000:— kronor. Dessutom bildades den 24 mars 1919 en livförsäkringsförening, kallad Spårvägspersonalens Begravningsfond, vilken för närvarande har 800 medlemmar. Under de förflutna 10 åren har begravningshjälp utbetalats med kr. 41.000:—, och kassabehållningen vid 1929 års ingång uppgick till kr. 71.000:—. År 1892 bildades även en barnbegravningskassa, vilken är inregistrerad som ekonomisk förening.

Ar 1906 tillkom spårvägspersonalens Medicin- och Sjukvårdskassa, avsedd att lämna bidrag till kostnader för medicin och sjukhusvård för personalens hustrur och barn under 15 år. Till denna kassa har spårvägen årligen lämnat bidrag enligt beslut av spårvägsstyrelsen för varje gång.

Under år 1919 väckte trafikpersonalen förslag om åstadkommande av ett semesterhem för trafikpersonalen. Sedan nödiga penningemedel

anskaffats, bl. a. genom ett av Kungl. Maj:t beviljat penningelotteri, inköptes år 1924 en villa jämte omkring 3,5 tunnland mark vid Pixbo. Under de gångna åren har semesterhemmet utvidgats, så att tio familjer nu kunna mottagas samtidigt under sommarmånaderna.

Semesterhemmet 1924

1925 bildade personalen en intressekassa, vilken påbörjade sin verksamhet fr. o. m. år 1926. Kassan anlitas i stor utsträckning av personalen och är tillgänglig för alla vid spårvägen anställda utan undantag. För närvarande uppgå inbetalningarna till kassan, vilka ske genom regelbundna löneavdrag, till över 300.000: — kronor per år, varav något mera än hälften åtgår till medlemmarnas skattebetalningar och resten till övriga utgifter, såsom försäkrings- och föreningsavgifter m. m. Intressekassan ligger sålunda i intimt samarbete med spårvägens kassakontor.

Under året 1889 bildades Spårvägspersonalens Nykterhetsförening, vilken alltsedan ägt bestånd.

Nykterhetsföreningens styrelse på föreningens 40-års dag i jan. 1929

Av övriga sammanslutningar kan nämnas Musikkåren, Sångkören och Schackklubben. Den förstnämnda bildades första gången under år 1905, men upphörde under ett par perioder med sin verksamhet till år 1919, då den nuvarande musikkåren bildades. Denna har för närvarande 10 verksamma medlemmar.

Spårvägspersonalens Schackklubb tillkom i slutet av år 1920, sedan den internationella schackturneringen i Göteborg 1920 väckt intresse bland personalen för en schacksammanslutning. Klubben är ansluten såväl till Göteborgs som till Sveriges Schackförbund.

Hur personalen säger att det går till

Hur styrelsen tror att det går till
Klipp ur skämttidningen Löpar-Nisse 1909

Bilaga 1. Karta över spårvägsnätet År 1888

Bilaga 1. Karta över spårvägsnätet År 1888

Bilaga 1. Karta över spårvägsnätet År 1888

Bilaga 2. Karta över spårvägsnätet År 1902

Bilaga 2. Karta över spårvägsnätet År 1902

Bilaga 2. Karta över spårvägsnätet År 1902

Bilaga 3. Karta över spårvägsnätet År 1929

Bilaga 3. Karta över spårvägsnätet År 1929

Bilaga 3. Karta över spårvägsnätet År 1929